



LAPORAN TUGAS AKHIR - RA.141581

## URBAN KAKOFONI

DIKY APRIARGO  
3211100075

DOSEN PEMBIMBING:  
Endy Yudho Praseto, S.T., M.T.

PROGRAM SARJANA  
JURUSAN ARSITEKTUR  
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN  
INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER  
SURABAYA  
2015





FINAL PROJECT REPORT - RA.141581

## URBAN CACOPHONY

DIKY APRIARGO  
3211100075

SUPERVISOR:  
Endy Yudho Prasetyo, S.T., M.T.

UNDERGRADUATE PROGRAM  
DEPARTMENT OF ARCHITECTURE  
FACULTY OF CIVIL ENGINEERING AND PLANNING  
SEPULUH NOPEMBER INSTITUTE OF TECHNOLOGY  
SURABAYA  
2015



**LEMBAR PENGESAHAN**  
**URBAN KAKOFONI**



Disusunoleh :  
**DIKY APRIARGO**  
NRP :3211100075

Telahdipertahankandanditerima  
oleh Tim pengujiTugasAkhir RA.141581  
JurusanArsitektur FTSP-ITS padatanggal7 Juli 2015  
Nilai :AB

Mengetahui

Pembimbing

**EndyYudhoPrasetyo S.T, M.T**  
NIP. 198211302003121004

KoordinatorTugasAkhir

**Ir. IGN. Antaryama, Ph.D.**  
NIP. 196804251992101001



**Ir. Purwanita Setijanti, MSc Ph.D.**  
NIP. 195904271985032001



## ABSTRACT

### URBAN KAKOFONI

By

**Diky Apriargo**

**NRP : 3211100075**

What is the meaning of space without time? Begin with this question the design arised. The approach which used to answer this question is mathematical logic because having a strong consistent implication.  $V=s/t$ , which is the velocity formula in classic physic. The conclusion is that velocity and stance have linear comparisson and contraposition with time. This is a trilogy with three variables and analogically complement to architecture. While the vellocity of motion is high, stance or space perceived larger, with lower observation time, this makes the perception of space or place narrowed. Begin with this observation the concept of making slower the urban motion of Surabaya is offered. As the context in Ahamad Yani street, in front of Graha Pena building needs a park and ride, than the design is park and ride alike with the concept that mentioned above.

Keyword : velocity, concept, slow, time, meaning, *park and ride*.





## ABSTRAK

### URBAN KAKOFONI

Oleh  
**Diky Apriargo**  
**NRP : 3211100075**

Apa gunanya ruang jika tidak ada waktu? Berawal dari pertanyaan ini konsep dan hasil rancangan dimunculkan. Jawaban dari pertanyaan ini pada akhirnya akan memunculkan konsep dan dari konsep tersebut pada akhirnya memunculkan hasil rancangan. Pendekatan yang dipakai dalam menjawab pertanyaan ini adalah logika-matematis, karena memiliki dasar dan implikasi yang konsisten.  $v=s/t$ , itu adalah rumus matematis dalam fisika klasik tentang kecepatan. Dapat ditarik kesimpulan jika kecepatan dan jarak berbanding lurus, dan berbanding terbalik dengan waktu. Ini merupakan trilogy dengan tiga variable dan berlaku secara analogis terhadap arsitektur. Ketika kecepatan gerak kita tinggi, jarak atau ruang akan dipersepsi menjadi lebih besar, dengan waktu pengamatan yang semakin kecil, hasilnya adalah persepsi kita terhadap ruang atau tempat menjadi sempit. Begitu juga waktu pengamatan, waktu kita mengolah suatu pengalaman tempat atau ruang dapat didenifisikan sebagai kecepatan gerak kita dikali dengan jarak empiris yang ada. Semakin tinggi kecepatan, waktu akan semakin sedikit, semakin rendah kecepatan, waktu semakin lama dan kesempatan untuk memproses data pengalaman dan memberikannya makna akan lebih kaya. Berangkat dari kesimpulan inilah konsep rancangan yang mampu memperlambat kecepatan gerak masyarakat kota Surabaya tadi dimunculkan. Namun, konsep inipun belum lengkap karena disamping kecepatan adan percepatan, yang merupakan selisih dua kecepatan terhadap waktu. Secara analogis dalam arsitektur tempat dan fungsi dapat berubah, dan perubahan inipun memiliki kecepatan tertentu dengan kerangka waktu yang berbagai macam bisa setiap hari, minggu, bulan tahun, atau abad. Untuk menjaga keberlangsungan ini maka hasil rancangan harus mampu beradaptasi terhadap perubahan terhadap berbagai skala waktu tersebut untuk mengoptimalkan fungsinya. Dengan tapak berlokasi di Jalan Ahmad Yani, depan Gedung Graha Pena dan di sisi selatan Jatim Expo, secara konteks rancangan yang dibutuhkan adalah tempat parker atau lebih tepatnya *park and ride*. *Park and Ride* yang secara konsep berpegang pada konsep yang telah disebutkan diatas.

Kata Kunci : kecepatan, konsep, lambat, waktu, makna, *park and ride*.



## DAFTAR ISI

LEMBAR PENGESAHAN	
LEMBAR PERNYATAAN	
ABSTRAK	i
DAFTAR ISI	ii
DAFTAR GAMBAR	iii
DAFTAR TABEL	iv
I Pendahuluan	
I.1 Latar Belakang	1
I.2 Isu dan Konteks Desain	2
I.3 Permasalahan dan Kriteria Desain	3
II Program Desain	
II.1 Tapak dan Lingkungan	4
II.2 Pemrograman Fasilitas dan Ruang	5
III Pendekatan dan Metoda Desain	
III.1 Pendekatan Desain	6
III.2 Metoda Desain	7
III.3 Konsep Desain	8
IV Eksplorasi Desain	
IV.1 Eksplorasi 1	11
IV.2 Eksplorasi 2	12
IV.3 Eksplorasi dst	13 - 21
IV.4 Hasil Desain	22 - 28
DAFTAR PUSTAKA	29





## DAFTAR TABEL

<b>Tabel II.1</b>	Program Ruang dan Luasan	5
<b>Tabel IV.1</b>	Pernadingan Luasan Maket Studi	19



## DAFTAR GAMBAR

<b>Gambar I.1</b>	Jalan Branjangan, sumber: Google Street view	1
<b>Gambar I.2</b>	Penjual Keliling, sumber: Dokumen Pribadi	2
<b>Gambar I.3</b>	Penjual Sate, sumber: Hikajat Soerabaia	3
<b>Gambar 2.1</b>	Foto Satelit Tapak, sumber: Google Earth	4
<b>Gambar 3.1</b>	Isu, Konteks, Konsep, sumber: Dokumen Pribadi	9
<b>Gambar 3.2</b>	Respon, sumber: Dokumen Pribadi	10
<b>Gambar 4.1</b>	Eksplorasi Desain I, sumber: Dokumen Pribadi	11
<b>Gambar 4.2</b>	Eksplorasi Desain II, sumber: Dokumen Pribadi	12
<b>Gambar 4.3</b>	Eksplorasi Desain III, sumber: Dokumen Pribadi	13
<b>Gambar 4.4</b>	Eksplorasi Desain IV, sumber: Dokumen Pribadi	14
<b>Gambar 4.5</b>	Eksplorasi Desain V, sumber: Dokumen Pribadi	15
<b>Gambar 4.6</b>	Eksplorasi Desain VI, sumber: Dokumen Pribadi	16
<b>Gambar 4.7</b>	Eksplorasi Desain VII, sumber: Dokumen Pribadi	17
<b>Gambar 4.8</b>	Eksplorasi Desain VIII, sumber: Dokumen Pribadi	18
<b>Gambar 4.9</b>	Eksplorasi Desain IX, sumber: Dokumen Pribadi	19
<b>Gambar 4.10</b>	Eksplorasi Desain IX, sumber: Dokumen Pribadi	19



## BAB I PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Perubahan adalah hal yang pasti, ada dan sangat dekat dengan hidup manusia. Perubahan bukanlah sebuah gagasan kosong tanpa ada manifestasinya dalam dunia fisik. Kita mengenal benda – benda, kita membuat dan mengkonsumsi atau menginternalisasi benda tadi dalam diri kita. Pada akhirnya hidup kita bukanlah hidup sama

sekali tanpa bersinggungan dengan kebendaan dan benda – benda tadi berubah, bertumbuh, berkembang, menua, atau bahkan bisa mati. Hidup manusia yang singkat menuntun manusia untuk mengisi arti dalam hidupnya karena manusia yang bisa memberikan arti terhadap kenyataan yang dialaminya, termasuk kenyataan kebendaan.



**Gambar 1.1** Jalan Branjangan, sumber: Google Street view

Perubahan tidak hanya memiliki jalinan dengan benda yang meruang tapi juga dengan arti atau makna itu sendiri bagi manusia. Manusia memberikan arti pada lingkungan

sekitarnya, dan lingkungannya berubah, dan arti itu pun berubah. Perubahan juga terikat dengan waktu, yang lalu, sekarang, nanti adalah kata yang menunjukkan hal tersebut.



Perubahan yang juga terikat dengan kecepatan, kita mengenal lambat dan cepat. Waktu dan kecepatan berbanding terbalik, artinya salah satu akan mengecilkan dan mengalahkan yang lain.

Ketika waktu menjadi kecil untuk mengartikan benda – benda di sekitar kita. Tata-

benda – benda skala raksasa, kota. Mungkin hidup yang telah bergantung dan bersenyawa dengan konsep cepat semakin kekeringan arti. Rancangan *Park and Ride* bernama Urban Kakofoni ini pada dasarnya adalah sebuah upaya secara arsitektural atas fenomena tersebut.

## 1.2 Isu dan Konteks Rancangan

Isu yang diangkat dalam rancangan ini adalah isu sosiologi kota. Bagaimana variabel cepat mempengaruhi sikap dan arti kita terhadap fisik atau kebendaan kota, juga terhadap pengaruh sosiologis atau bahkan psikologis warga kotanya. Kecepatan selalu berhubungan dengan kesiapan, suatu predisposisi mental untuk mengontrol hal – hal yang terjadi dalam hidup. Mereka yang tidak siap akan tertinggal

dan terlupakan, memiliki arti yang sedikit dalam konteks yang hampir semuanya. Mereka bisa berupa benda dan manusia. Dalam pemikiran ini maka upaya yang dilakukan adalah menjinakkan sang cepat itu dalam segala tatarannya agar mereka yang tidak siap memiliki kesempatan untuk mempersiapkan, dan mereka yang telah siap mampu memberikan makna yang lebih banyak terhadap hidupnya.





**Gambar I.2** Penjual Keliling, sumber: Dokumen Pribadi

Konteks rancangan Urban Kakofoni ini dapat dibagi menjadi tiga konteks menurut dimensi fisik, sosio – psikologis, dan dimensi waktu – peristiwa. Konteks menurut dimensi fisik dari rancangan ini adalah skala respon yang dihadirkan dalam rancangan, dalam hal ini adalah perkotaan atau urban secara makro adalah Surabaya dan secara mikro adalah koridor Ahmad Yani. Konteks menurut sosio – psikologis dalam rancangan ini adalah kondisi warga kota terhadap perubahan yang begitu cepat terjadi baik itu informasi,

ataupun benda benda disekitar mereka, maka akan timbul dua kubu mereka yang siap akan tergesa – gesa dan kering akan arti dalam hidupnya, sementara mereka yang tidak siap akan tertinggal dan terpinggirkan. Konteks menurut dimensi waktu – peristiwa adalah kerangka kejadian yang hadir sebelum rancangan Urban Kakofoni ini ada yaitu fenomena seperti kemacetan, tercemarnya sungai/lingkungan, hilangnya keramahan, apatisme dan lain sebagainya.



**Gambar I.3** Penjual Sate, sumber: Hikajat Soerabaia

### 1.3 Permasalahan dan Kriteria Rancangan



### Permasalahan

rancangan adalah bagaimana menghadirkan arsitektur yang merespon isu sekaligus konteks. Ada beberapa hal yang menjadi permasalahan rancangan ini adalah kemacetan yang terjadi di Jalan Ahmad Yani, lalu bagaimana kemacetan tersebut diinterpretasikan dengan latar belakang yang ada, dan kemudian bagaimana tafsiran tersebut disesuaikan dengan isu sosiologi kota dan selanjutnya

bagaimana setelah tafsiran tersebut sesuai dengan isu diartikulasikan dalam konteks yang ada sehingga mewujudkan program yang lebih spesifik.

Kriteria rancangan adalah ukuran atau parameter yang digunakan untuk mencapai keberhasilan rancangan ini. Parameter yang dipakai adalah inklusifitas desain dan fleksibilitas/kebergunaan/affordance rancangan terhadap berbagai kebutuhan,



## BAB II PROGRAM DESAIN

### 2.1 Tapak dan Lingkungan



**Gambar 2.1** Foto Satelit Tapak, sumber: Google Earth

Tapak terletak di Jalan Ahmad Yani berseberangan dengan gedung Graha Pena dan sisi utara berhadapan dengan gedung Jatim Expo. Tapak yang dipilih berdasarkan beberapa pertimbangan diantaranya adalah aksesibilitas, keterkenalan/recognisability, potensi Jalan Ahmad Yani sebagai salah satu gerbang masuk dan keluar kota Surabaya. Hal ini meningkatkan kemungkinan untuk mendapatkan pemandangan kota lebih lengkap.

Jalan Ahmad Yani adalah jalan utama Surabaya – Sidoarjo. Banyak pekerja atau pelajar yang silih berganti datang dan pergi Surabaya – Sidoarjo melalui jalan ini. Jam – jam utama / prime time seperti jam berangkat kerja

dan jam pulang kerja menjadi momok bagi pendatang harian ini karena sering terjadi kemacetan.

Unsur yang mendominasi kemacetan tentunya adalah kendaraan bermotor, baik roda empat ataupun roda dua. Kendaraan bermotor yang juga menghasilkan polutan berupa suara, ataupun asap meningkatkan ketidaknyamanan pengguna jalan dan pada akhirnya memiliki asosiasi sendiri bagi kota Surabaya bahwa Jalan Ahmad Yani selalu macet dan dengan sendirinya menurunkan kesan Jalan Ahmad Yani sebagai gerbang ke Surabaya.

Namun, masih tersimpan beberapa potensi di koridor Ahmad Yani ini yaitu keterkenalan Graha Pena



ataupun Jatim Expo yang cukup baik sehingga mampu membentuk dan menguatkan peta mental akan koridor

Menurut Peraturan Daerah Tentang Rencana Ruang Wilayah Kota Surabaya Tahun 2010 – 2030 pasal 21 ayat 4. Unit Pengembangan IX Ahmad Yani dengan pusat Jalan Ahmad Yani memiliki fungsi utama sebagai permukiman, pemerintahan, perdagangan, dan jasa.<sup>1</sup>

Menurut Peraturan Daerah Tentang Rencana Ruang Wilayah Kota Surabaya Tahun 2010 – 2030 pasal 92 ayat 3 huruf a dan huruf b menerangkan bahwa pemanfaatan

ini, sehingga peluang memiliki *raison de etre* warga kota bertandang kesana secara rekreatif masih ada.

ruang pada pusat perbelanjaan untuk kegiatan perdagangan barang yang berskala nasional dan internasional serta penyediaan ruang untuk usaha informal. Serta, penyediaan sarana dan prasarana pelengkap pada pusat perbelanjaan antara lain tempat parkir, Ruang Terbuka Hijau, dan jalur pedagang kaki, air bersih, sistem pencegahan bahaya kebakaran, prasarana persampahan, dan prasarana transportasi masal yang terkoneksi dengan pusat pelayanan lainnya.<sup>2</sup>

## 2.2 Pemrograman Fasilitas dan Ruang

NO	NAMA	DIMENSI	LUAS	TUNTUTAN TEKNIS
1	Sirkulasi		6 m x keliling bangunan	Menggunakan kelandaian rendah (10% - 12%)
2	Lift	2 m <sup>2</sup>	2 m x 1 m	
3	Shaft	0,15 m <sup>2</sup> x 2	(50 cm x 30 cm) x 2	
4	Janitor	2,25 m <sup>2</sup>	1,5 m x 1,5 m	
5	KM/WC	2 m <sup>2</sup>	2 m x 1 m	
6	Tempat Parkir	SRP: 12,5 m <sup>2</sup> SRP: 1,5 m <sup>2</sup>	2,5 m x 5 m 0,75 m x 2 m	
7	Area Inti	136 m <sup>2</sup>	17 m x 8 m	

8      Tangga Darurat      6 m2      3 m x 2 m

**Tabel II.1** Program Ruang dan Luasan

Area Inti memiliki beberapa fungsi yang spesifik seperti cafetari, perpustakaan mini, beranda/*lounge*, galeri, dan ruang pengelola. Tempat

Parkir adalah tempat parkir mobil karena pengisi kemacetan dengan okupansi tempat paling besar terutama jam pulang kerja' sekolah adalah mobil.



## BAB III PENDEKATAN & METODA DESAIN

### 3.1 Pendekatan Desain

Pendekatan desain yang dipakai adalah pendekatan perilaku dan analogi. Pendekatan perilaku digunakan untuk memberikan gambaran tentang kemungkinan perilaku yang akan muncul, setting yang sesuai untuk munculnya perilaku tersebut, serta benda apa saja yang harus ada agar perilaku muncul. Untuk memberikan gambaran tentang perilaku yang akan muncul dilakukan studi terhadap pola penataan benda – benda secara alamiah yang dilakukan oleh manusia pada lingkungan binaan, dalam hal ini kamar kos. Untuk mengetahui setting yang sesuai untuk munculnya perilaku tersebut dihadirkan pemikat/atraktor yang telah lekat di medan persepsi setiap orang dan hampir bersifat arketipe. Sehingga secara intuisi pengguna akan mendatangi dan menggunakan benda tersebut secara mudah. Dari atraktor ini akan menimbulkan pola tatanan benda – benda, kepadatan, jarak, skala dan sebagainya sehingga suatu perilaku memiliki tekanan/ekspos dan

memiliki kesan yang dalam dan lain. Untuk memunculkan benda apa saja agar perilaku tertentu muncul maka pembacaan terhadap kondisi yang berbeda – beda dalam tiap titik rancangan dilakukan, misalnya area yang dekat dengan cahaya mentari pagi yang lembut sesuai dengan aktivitas meditatif seperti yoga, oleh karena itu dihadirkan dudukan yang empuk.

Analogi atau abstraksi dipakai untuk menyederhanakan permasalahan yang rumit seperti kemacetan atau apatisme. Kemacetan dapat diabstraksikan seperti bertumpuknya unsur – unsur dalam suatu bingkai. Dari abstraksi ini didapatkan kesimpulan atau langkah – langkah yang perlu diambil untuk memindahkan dan memecah kumpulan unsur tadi kedalam bingkai baru yang lebih besar. Apatisme diabstraksikan sebagai dua entitas yang berjauhan sehingga sulit dipahami keterkaitan satu sama lain. Oleh karena itu diambil langkah mendekatkan kedua entitas itu,



sehingga secara *gestalt* dipahami

### 3.2 Metoda Desain

Metoda Desain adalah langkah – langkah yang digunakan dalam merancang. Secara mendasar dibagi menjadi aspek pengetahuan dan aspek teknis. Dalam melakukan perancangan digunakan beberapa metoda yang melengkapi satu sama lain. Metoda pertama yang digunakan adalah merancang dengan maket, dilakukan studi terhadap maket, diperbandingkan beberapa aspek teknis dan estetikanya. Lalu diambil yang paling sesuai. Dari

### 3.3 Konsep Rancangan

Konsep rancangan ini diawaali atau lebih tepatnya terinspirasi dari rumus fisika klasik tentang hubungan antara jarak, kecepatan, dan waktu. Kecepatan sama dengan jarak dibagi dengan waktu tempuh. Dapat terlihat dari rumus yang sederhana ini jika manusia ataupun benda pada dasarnya bergerak secara satu dimensi. Garis satu dimensi ini adalah satu pilihan diantara berjuta garis yang bersenyawa menjadi bidang, volume, dan semesta yang mengelilingi manusia. Kecepatan manusia mengalami garis ini menentukan seberapa panjang garis dan seberapa besar volume yang akan dilewati atau dipersepsi. Semakin besar

memiliki hubungan dan keterkaitan.

yang paling sesuai ini ditransformasi dan disempurnakan dengan bantuan sketsa untuk dipertimbangkan kemungkinan dari berbagai titik yang terjadi dalam maket tersebut. Dari sketsa tersebut ditafsirkan dengan pendekatan perilaku dan abstraksi sehingga muncul hasil akhir rancangan. Secara garis besar metoda yang dipakai adalah metoda desain naratif dengan alat bantu maket dan sketsa.

kecepatan maka semakin besar pula kapasitas volume yang ditampung, dan waktu menjadi semakin kecil. Hingga waktu yang merupakan salah satu faktor penting dalam membentuk kesadaran manusia menjadi tipis. Akibatnya adalah terpaan visual baik nyata maupun maya akan meluber tanpa penghayatan yang semestinya, menjadi sia – sia kehadirannya.

Dari uraian tentang kecepatan tadi maka timbul respon untuk melawan itu semuanya, dengan sebuah revolusi yang bernama perlambatan. Perlambatan adalah sebuah alternatif terhadap obsesi manusia terhadap kecepatan. Manusia bisa melihat lebih



ketika benda atau entitas apapun bergerak lebih lambat. Seperti ketika melihat sebuah film dalam *slow*

Perlambatan tadi pada akhirnya akan menjadi suatu visi dalam perancangan ini untuk mencapai visi tersebut dilakukan serangkaian langkah dengan berbagai alat bantu sehingga ditemukan suatu rangkaian elemen / materialitas yang merepresentasikan perlambatan tadi secara tepat dan keserbacakupan yang luas.

Konsep seperti juga konteks memiliki beberapa aspek. Konsep fisik atau wujud dari rancangan, konsep perilaku – lingkungan/hasil rancangan yang diharapkan, konsep adaptabilitas/fleksibilitas rancangan terhadap suatu kerangka waktu – peristiwa, dan yang terakhir adalah konsep dasar sebagai alasan kehadiran/*raison de etre* dari rancangan ini yang mengikat konsep sebelumnya menjadi suatu keterpaduan. Konsep fisik rancangan ini adalah konsep yang tercermin dari rancangan tapak, denah, tampak, ataupun vista/pemandangan yang dapat diamati dari obyek rancang. Konsep perilaku – lingkungan adalah konsep yang menggambarkan pola – pola interaksi sosial terjadi, peluang

*motion*, sehingga detail terkecilpun akan mampu kita tangkap.

manusia melakukan aktivitas secara privat ataupun komunal berdasar pada konsep tentang ruang personal, prinsip *gestalt*<sup>3</sup> tentang hubungan latar belakang dan figur/atraktor, serta keakraban manusia terhadap lingkungan dengan menghadirkan benda atau entitas yang sudah kuat memasuki medan persepsi manusia seperti kursi, meja, pohon, taman dan sebagainya. Konsep adaptabilitas / fleksibilitas di adaptasi dari fleksibilitas meja. Meja memiliki estetika, struktur, dan fungsi dapat dianggap sebagai maket dari suatu rancangan. Manusia dapat menaruh benda diatas atau dibawah meja, berbagai macam ukuran, ataupun jenis, dengan berbagai macam kemungkinan. Dari studi tentang meja ini didapat dua parameter untuk rancangan *park and ride* ini yaitu tentang skala bangunan, dan dari studi kamar kos didapat pola dasar penataan sebuah ruang kosong. Dari dua parameter ini disusun lapisan – lapisan lantai dengan pertimbangan aksesibilitas dan kualitas arsitektur yang mampu didapatkan.









## BAB IV EKSPLORASI DESAIN

### 4.1 Eksplorasi Desain I

Lantai 1:  $400 \text{ m}^2 + (1/2 \times 6 \times 10) = 1430 \text{ m}^2$

Lantai 2:  $1350 \text{ m}^2$

Lantai 3:  $1350 \text{ m}^2$

Lantai 4:  $773.75 \text{ m}^2$

Lantai 5:  $1273.75 \text{ m}^2$

Lantai 6:  $475 \text{ m}^2$

Total Luasan Datar:  $5302.50$

Total Luasan Miring:  $3277.5$

Luas Total Bangunan:  $8580 \text{ m}^2$

#### KEMIRINGAN

Kemiringan untuk kendaraan:  $5 \times 25 \times 5 = 625 \text{ m}^2$

Kemiringan untuk aktivitas:  $3277.5 - 625 = 2652.5 \text{ m}^2$

#### ESTETIKA MAKET STUDI 1

Ritme /Irama garis: Ada pengulangan pola garis lantai, lantai dibedakan mendaji dua yaitu lantai datar dan lantai yang memiliki elevasi atau kemiringan. Pada lantai kedua dan ketiga terlihat lantai yang meliuk/memiliki kemiringan dan kesan tersebut diperkuat dengan lantai datar diatasnya. Selanjutnya pada lantai paling atas dimainkan kemiringannya lagi untuk memperkuat kesan lekukan dan dinamis.

Balance: maket studi ini memiliki keseimbangan asimetris, baik dari sisi elemen penyusunnya atau sumbu/porosnya. Dapat terlihat jika maket memiliki kecenderungan horizontal dan untuk mengimbangnya maka ada unsur vertical, yaitu core/inti Bangunan.

Aksen: Aksen dari maket studi ini adalah olahan outline/edge/garis yang membentuk suatu keunikan sebagai vocal point dari

Maket studi. Seperti misalnya ramp yang seperti terlihat bersilangan atau plat lantai yang semakin kecil jarak antar lantainya,

Atau sebaliknya semakin tinggi jarak antar lantainya.



**Gambar 4.2** Eksplorasi Desain II, sumber: Dokumen Pribadi

## 4.2

## Eksplorasi Desain II

### LUASAN DATAR

Lantai 1: 1400 m<sup>2</sup>

Lantai 2: 675 m<sup>2</sup>

Lantai 3: 675 m<sup>2</sup>

Lantai 4: 950 m<sup>2</sup>

Lantai 5: 950 m<sup>2</sup>

Lantai 6: 800 m<sup>2</sup>

Total Luasan Datar: 6450 m<sup>2</sup>

Total Luasan Miring: 550 m<sup>2</sup>

Luas Total Bangunan: 7000 m<sup>2</sup>

### KEMIRINGAN

Kemiringan untuk kendaraan:  $5 \times 18 \times 5 = 450 \text{ m}^2$

Kemiringan untuk aktivitas:  $550 - 450 = 100 \text{ m}^2$

### ESTETIKA MAKET STUDI 2

Ritme /Irama garis: maket studi ini dikomposisi dari 3 bidang datar dan 3 bidang dengan perbedaan ketinggian dan memiliki sisi miring. Dari dua hal ini dapat dilihat terlihat pola lantai dasar datar dan lantai atas meliuk dengan lantai kedua dan ketiga meliuk dan lantai ke empat dan kelima datar.

Balance: maket studi ini memiliki keseimbangan asimetris, baik dari letak sumbu atau kesetangkupannya. Lantai dua dan tiga membentuk tampilan yang irregular dan cukup mencolok dari beberapa sisi. Selain itu, keseimbangan dapat dirasakan dari beberapa sisi yang terlihat ramp sebagai garis diagonal yang tipis dan kabur sebagai latar belakang untuk menguatkan sisi depan sebagai kombinasi garis – garis yang lebih tegas.

Aksen: aksen dari maket studi ini memiliki perbedaan di masing masing sisi. Namun pada umumnya aksen yang terbentuk adalah dua buah elemen yang saling sejajar/kongruen.



**Gambar 4.2** Eksplorasi Desain II, sumber: Dokumen Pribadi



### 4.3 Eksplorasi Desain III

#### KEMIRINGAN

Kemiringan untuk kendaraan:

$$5 \times 25 \times 5 = 625 \text{ m}^2$$

Kemiringan untuk aktivitas:

$$3277.5 - 625 = 2652.2 \text{ m}^2$$

#### LUASAN DATAR

Lantai 1:  $400 \text{ m}^2 + (1/2 \times 6 \times 10) = 1430 \text{ m}^2$

Lantai 2:  $1350 \text{ m}^2$

Lantai 3:  $1350 \text{ m}^2$

Lantai 4:  $773.75 \text{ m}^2$

Lantai 5:  $1273.75 \text{ m}^2$

Lantai 6:  $475 \text{ m}^2$

Total Luasan Datar:  $5302.50$

Total Luasan Miring:  $3277.5$

Luas Total Bangunan:  $8580 \text{ m}^2$

#### ESTETIKA MAKET STUDI 3

Ritme /Irama garis: maket studi ini memiliki irama garis yang terlihat putus – putus. Menghasilkan kesan kosong dan isi di beberapa bagian tampak.

Balance: maket studi ini memiliki berat 'visual' yang tidak seimbang. Cenderung berat di salah satu sisi dan terkesan ringan di sisi lainnya. Dari interaksi berat – ringan ini keseimbangan asimetris terbentuk.

Aksen: aksen dari maket studi ini adalah sisi menjoroknya. Hal ini membuat maket studi terkesan tajam dan memiliki orientasi/arrah pandangan/visual yang cukup jelas.



**Gambar 4.3** Eksplorasi Desain III, sumber: Dokumen Pribadi

#### 4.4

#### Eksplorasi Desain IV

##### LUASAN DATAR

Lantai 1:  $400 \text{ m}^2 + (1/2 \times 6 \times 10) = 1430 \text{ m}^2$

Lantai 2:  $1350 \text{ m}^2$

Lantai 3:  $1350 \text{ m}^2$

Lantai 4:  $773.75 \text{ m}^2$

Lantai 5:  $1273.75 \text{ m}^2$

Lantai 6:  $923.75 \text{ m}^2$

Total Luasan Datar:  $7101.25$

Total Luasan Miring:  $1478.75$

Luas Total Bangunan:  $8580 \text{ m}^2$

##### KEMIRINGAN

Kemiringan untuk kendaraan:  $5 \times 25 \times 5 = 625 \text{ m}^2$

Kemiringan untuk aktivitas:  $1478.75 - 625 = 853.75 \text{ m}^2$

##### ESTETIKA MAKET STUDI 4

Ritme /Irama garis: maket studi ini didominasi oleh garis linear dengan kerapatan yang renggang.

Balance: pada maket ini tidak memiliki keseimbangan yang cukup baik karena didominasi oleh rongga yang cukup lebar, sehingga kurang memiliki daya Tarik secara visual.

Aksen: aksen pada maket studi ini adalah bagian miring dari beberapa lantai yang memiliki pola tertentu. Namun tidak signifikan terhadap sisi lainnya yang terlihat kosong/berongga.



**Gambar 4.4** Eksplorasi Desain IV, sumber: Dokumen Pribadi



## 4.5 Eksplorasi Desain V

### LUASAN DATAR

Lantai 1:  $400 \text{ m}^2 + (1/2 \times 6 \times 10) = 1430 \text{ m}^2$

Lantai 2:  $1350 \text{ m}^2$

Lantai 3:  $1350 \text{ m}^2$

Lantai 4:  $773.75 \text{ m}^2$

Lantai 5:  $1273.75 \text{ m}^2$

Lantai 6:  $475 \text{ m}^2$

Total: Luasan Datar:  $6625 \text{ m}^2$

Total Luasan Miring:  $1955 \text{ m}^2$

Luas Total Bangunan:  $8580 \text{ m}^2$

### KEMIRINGAN

Kemiringan untuk kendaraan:  $5 \times 25 \times 5 = 625 \text{ m}^2$

Kemiringan untuk aktivitas:  $1955 - 625 = 1330 \text{ m}^2$

### ESTETIKA MAKET STUDI 5

Ritme /Irama garis: maket studi ini cenderung memiliki pengulangan kesan irregular, meliuk, dan miring dibandingkan kesan datarnya. Peran dari bidang datar di lantai tiga dan empat kurang terlihat.

Balance: pada maket ini keseimbangan seolah – olah lebih simetris daripada maket yang lain karena unsur visual seperti garis lantai lebih banyak dan berkesan rapat. Sehingga, menimbulkan *closure*/ketertutupan.

Aksen: aksen pada maket studi ini tidak terlalu jelas terlihat karena masing – masing unsur seperti tidak memiliki hirarki dan kesatuan. .



**Gambar 4.5** Eksplorasi Desain V, sumber: Dokumen Pribadi

## 4.6 Eksplorasi Desain VI

### LUASAN DATAR

Lantai 1:  $400 \text{ m}^2 + (1/2 \times 6 \times 10) = 1430 \text{ m}^2$

Lantai 2:  $1350 \text{ m}^2$

Lantai 3:  $1350 \text{ m}^2$

Lantai 4:  $773.75 \text{ m}^2$

Lantai 5:  $475 \text{ m}^2$

Total Luasan Datar:  $4028.75 \text{ m}^2$

Total Luasan Miring:  $3121.25 \text{ m}^2$

Luas Total Bangunan:  $7150 \text{ m}^2$

### KEMIRINGAN

Kemiringan untuk kendaraan:  $5 \times 25 \times 5 = 625 \text{ m}^2$

Kemiringan untuk aktivitas:  $3121.25 - 625 = 2496.25$

### ESTETIKA MAKET STUDI 6

Ritme /Irama garis: maket studi ini memiliki ritme garis ireguler/meliuk tanpa ada pengimbang yang cukup sebanding.

Balance: pada maket ini keseimbangan juga belum tercapai dengan baik karena proporsi yang terlihat pendek dan orientasi horizontal lebih kuat dibandingkan orientasi vertikalnya.

Aksen: aksen pada maket studi ini aksen hanya terlihat di sisi utara dimana masing masing garis lantai saling menjauh dan membentuk rongga yang kemudian kontras dengan sisi lainnya yang lebih sempit.



**Gambar 4.6** Eksplorasi Desain VI, sumber: Dokumen Pribadi



## 4.7 Eksplorasi Desain VII

### LUASAN DATAR

Lantai 1:  $400 \text{ m}^2 + (1/2 \times 6 \times 10) = 1430 \text{ m}^2$

Lantai 2:  $1350 \text{ m}^2$

Lantai 3:  $1350 \text{ m}^2$

Lantai 4:  $773.75 \text{ m}^2$

Lantai 5:  $1273.75 \text{ m}^2$

Lantai 6:  $475 \text{ m}^2$

Total Luasan Datar:  $6652.5 \text{ m}^2$

Total Luasan Miring:  $1927.5 \text{ m}^2$

Luas Total Bangunan:  $8580 \text{ m}^2$

### KEMIRINGAN

Kemiringan untuk kendaraan:  $5 \times 25 \times 5 = 625 \text{ m}^2$

Kemiringan untuk aktivitas:  $1927.5 - 625 = 1302.5 \text{ m}^2$

### ESTETIKA MAKET STUDI 7

Ritme /Irama garis: maket studi ini lebih memiliki pengulangan terhadap garis lantai miring sehingga kesan miring atau meliuk lebih dominan.

Balance: pada maket ini keseimbangan adalah asimetris dengan core sebagai porosnya. Garis lantai terlihat rapat sehingga kesan tertutupan menjadi lebih besar.

Aksen: aksen pada maket studi ini aksen hanya terletak pada rampnya yang orientasinya seolah – olah berlawanan dengan garis lantai.



**Gambar 4.7** Eksplorasi Desain VII, sumber: Dokumen Pribadi

## 4.8 Eksplorasi Desain VIII

### LUASAN DATAR

Lantai 1:  $400 \text{ m}^2 + (1/2 \times 6 \times 10) = 1430 \text{ m}^2$

Lantai 2:  $1350 \text{ m}^2$

Lantai 3:  $1350 \text{ m}^2$

Lantai 4:  $773.75 \text{ m}^2$

Lantai 5:  $1273.75 \text{ m}^2$

Lantai 6:  $475 \text{ m}^2$

Total: Total Luasan Datar:  $7101.25 \text{ m}^2$

Total Luasan Miring:  $923.75 \text{ m}^2$

Luas Total Bangunan:  $8580$

### KEMIRINGAN

Kemiringan untuk kendaraan:  $5 \times 25 \times 5 = 625 \text{ m}^2$

Kemiringan untuk aktivitas:  $923.75 - 625 = 298.75 \text{ m}^2$

### ESTETIKA MAKET STUDI 8

Ritme /Irama garis: maket studi ini memiliki irama garis yang cukup baik dimana garis lantai yang irregular memiliki jarak lekukan yang proporsional. Sehingga, baik garis lantai yang lurus maupun irregular terlihat pengulangannya.

Balance:balance pada maket ini terlihat asimetris dengan core sebagai sumbunya. Secara horizontal keseimbangan asimetris ini menciptakan kesan kacau, namun sekaligus menunjukkan kesan kesatuan secara vertical.

Aksen: aksen pada maket studi ini terletak pada core dimana core terlihat seperti memutar dan membuat garis lantai seperti tertekuk atau terlipat.



**Gambar 4.8** Eksplorasi Desain VIII, sumber: Dokumen Pribadi



## PERBANDINGAN LUASAN MAKET STUDI

	MAKET 1	MAKET 2	MAKET 3	MAKET 4	MAKET 5	MAKET 6	MAKET 7	MAKET 8
LUASAN DATAR	8902,50	6450	8902,50	7101,25	6625	4028,75	6625	7101,25
LUASAN MIRING JENDARAAN	625	550	625	625	625	625	625	625
LUASAN MIRING AKTIVITAS	1882,5	100	1882,5	859,75	1330	2498,25	1882,5	298,75

Memiliki luasan miring aktivitas yang besar.

Memiliki luasan miring aktivitas yang besar.

Memiliki luasan datar yang besar

## KESIMPULAN ANALISIS

Dari analisis studi maket yang dilakukan dan diperbandingkan maka akan dipilih dua maket yang akan dijadikan basis obyek desain. Pertimbangannya adalah luasan datar paling banyak dan luasan miring paling banyak, dan estetika dari bidang tersebut. Sehingga, obyek desain nanti memiliki kelebihan dari lantai datar dan lantai miring yang seimbang. Oleh karena itu maket yang sesuai dengan kriteria diatas adalah Maket 3 dan Maket 7.

**Tabel IV.1** Perbandingan Luasan Maket Studi

#### 4.9 Eksplorasi IX



**Gambar 4.9** Eksplorasi Desain IX, sumber: Dokumen Pribadi





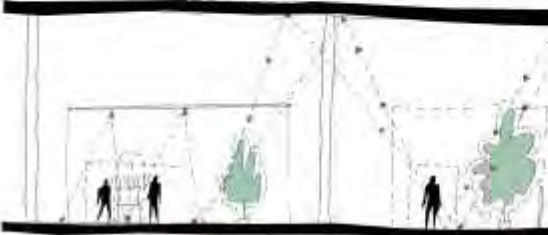
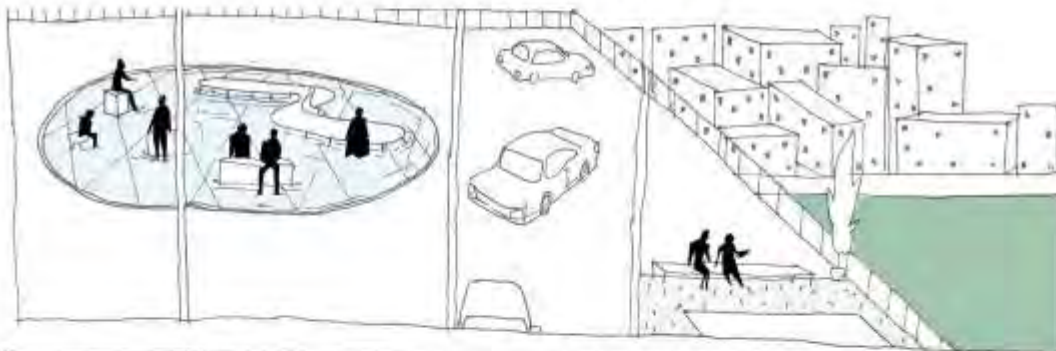
**Gambar 4.10** Eksplorasi Desain X, sumber: Dokumen Pribadi

#### 4.10 Hasil Akhir





Seperti kursi, lantai, atau kamar yang masuk ke dalam persepsi dengan luas sehingga memuat makna spesifikasi fungsi pada pengguna, maka bangunan itu memiliki aura dengan prinsip sempu

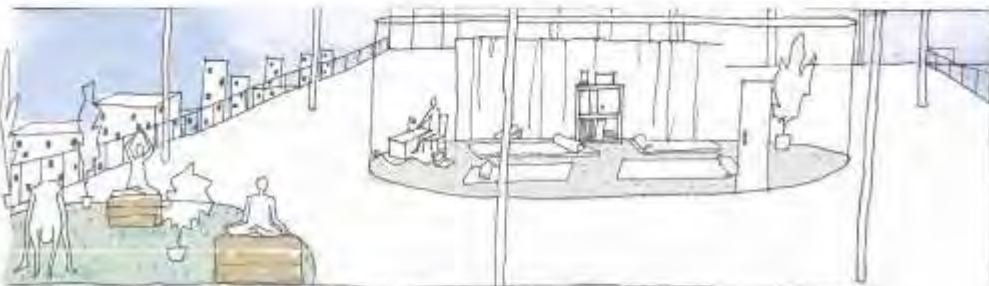
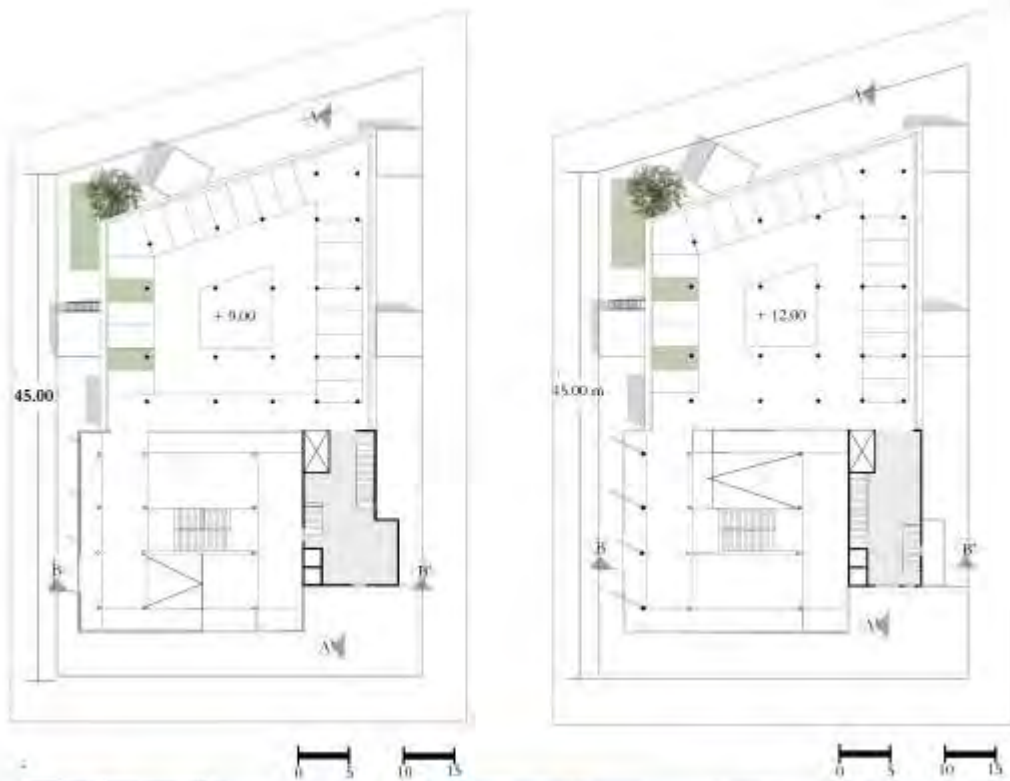


Sinar ultraviolet menjadi ancaman kesehatan yang penting untuk diperhatikan karena berdampak dalam infeksi kulit. Sinar juga merupakan penyebab berbagai penyakit dan kanker pada manusia. Sinar ultraviolet gelombang pendek (UVC) yang memiliki energi gelombang akan diserap oleh molekul organik sehingga menimbulkan energi panas yang dapat merusak sel. Sinar ultraviolet gelombang panjang (UVA) yang memiliki energi gelombang rendah dapat menembus kulit dan mencapai bagian dalam kulit. Sinar ultraviolet gelombang menengah (UVB) yang memiliki energi gelombang menengah dapat menembus kulit dan mencapai bagian dalam kulit. Sinar ultraviolet gelombang pendek (UVC) yang memiliki energi gelombang pendek dapat menembus kulit dan mencapai bagian dalam kulit.



## DOSEN PEMBIMBING: ENDY YUDHO PRASETYO S.T, M.T

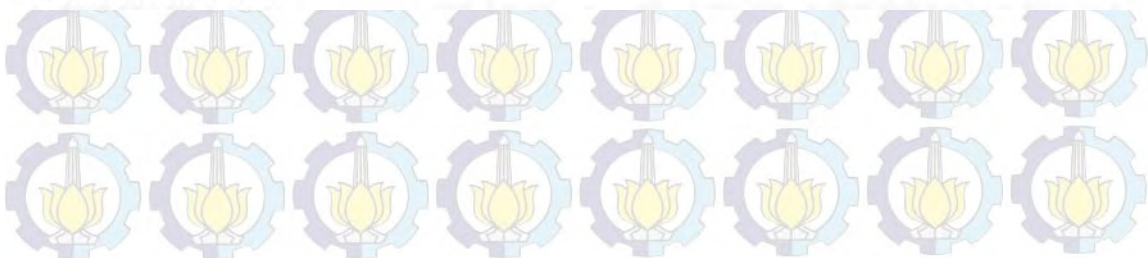


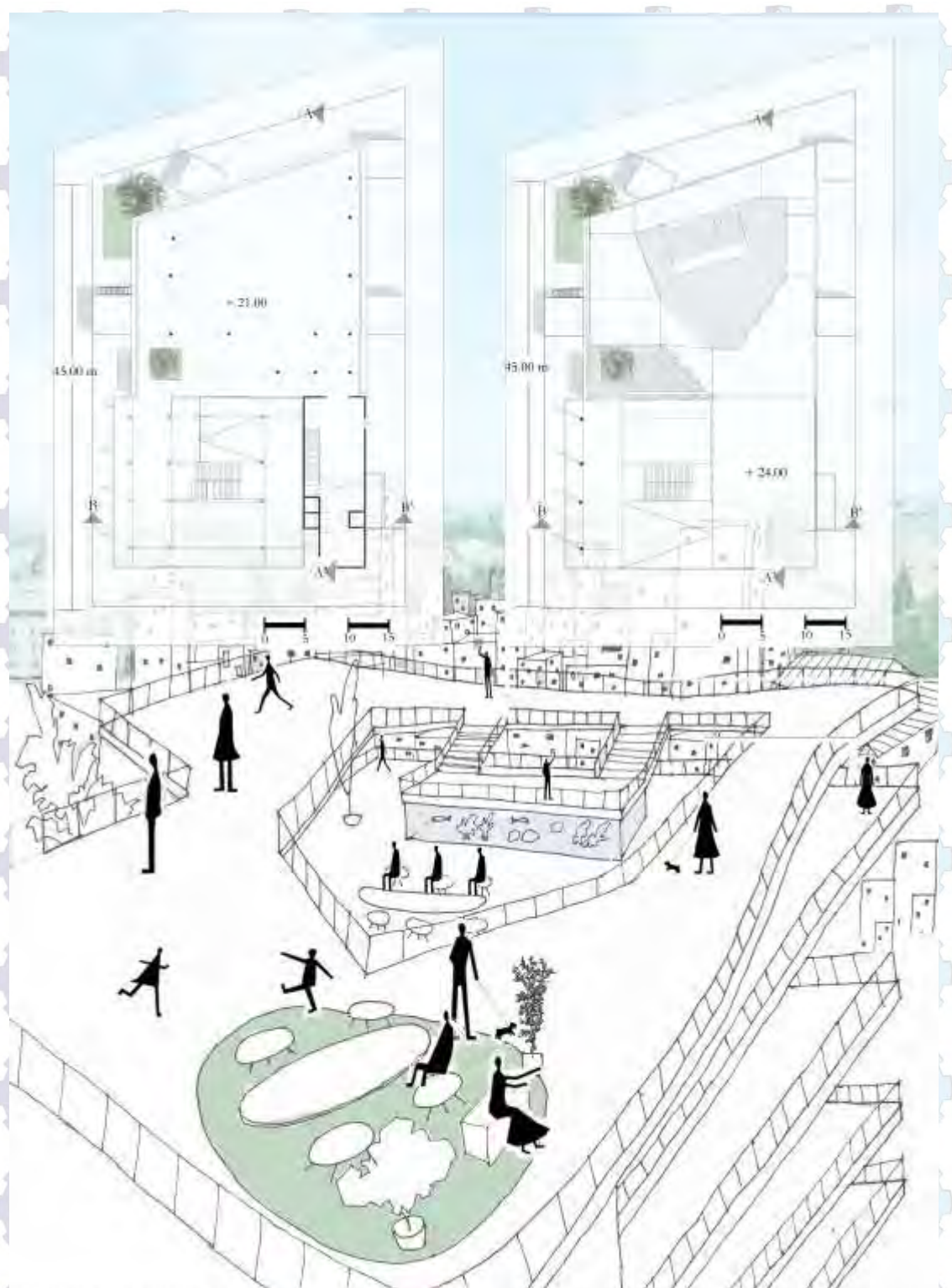


URBAN KAKOFONI

DIKY APIRARGO / 3211100075

DOSEN PEMIMPIN: ENDY YUDHO PRASETYO ST, MT



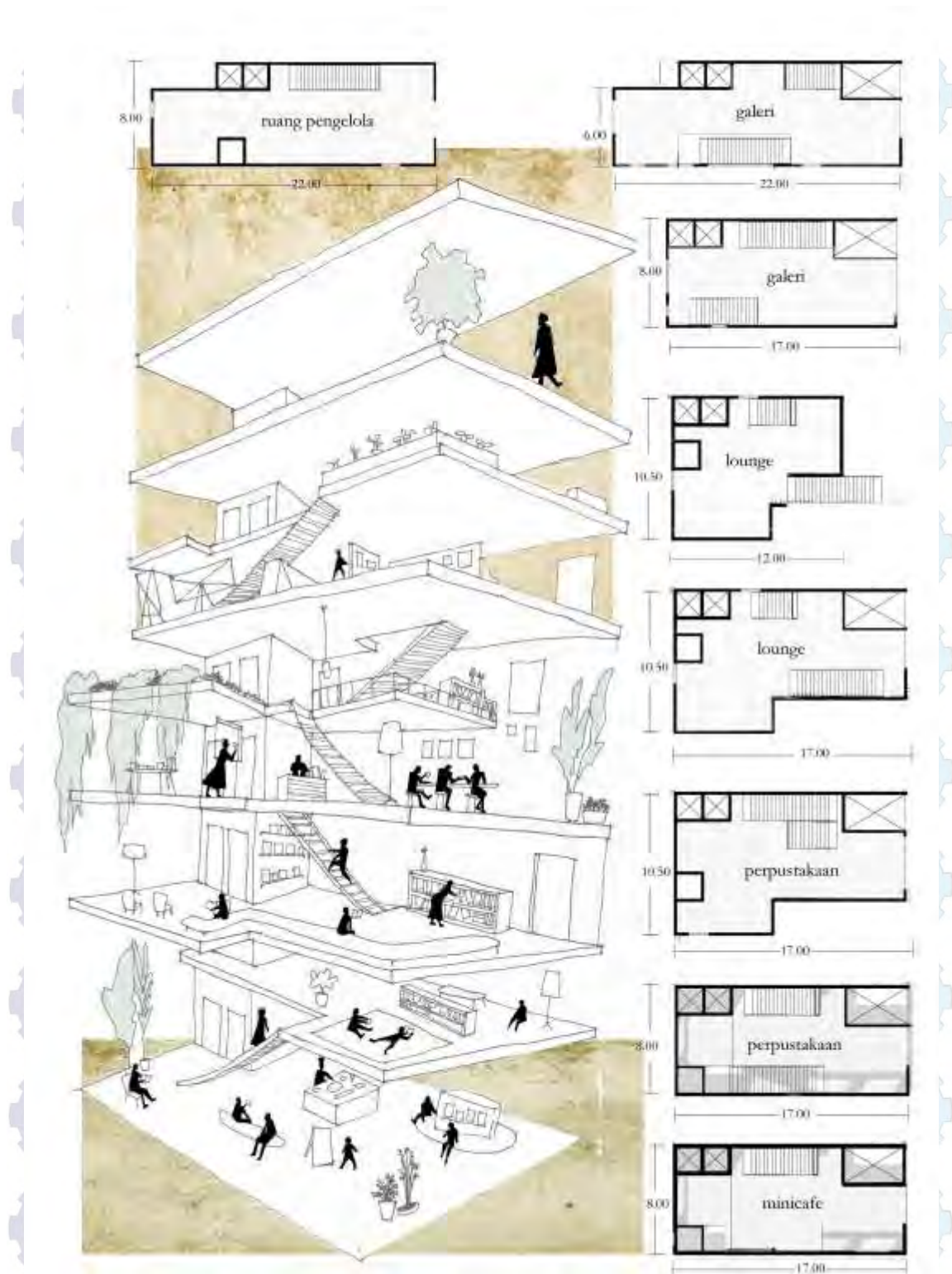


URBAN KAKOFONI

DIKY APRIARGO / 521100075

DOSEN PEMBIMBING: ENDY YDIRO PRASETYO S.T, M.T



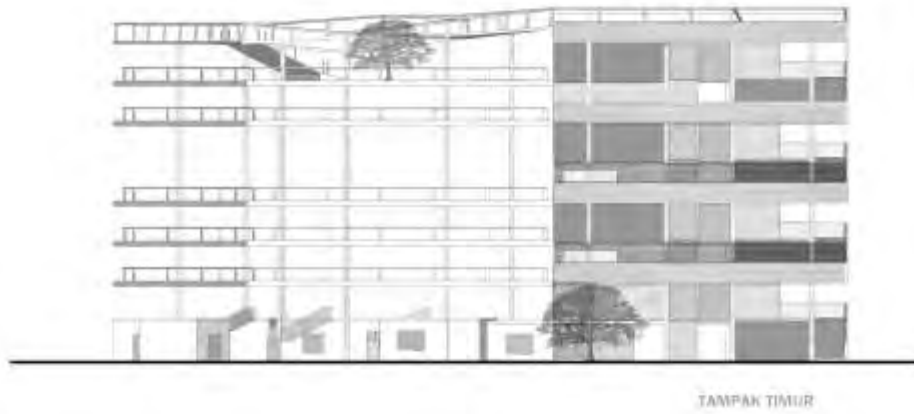
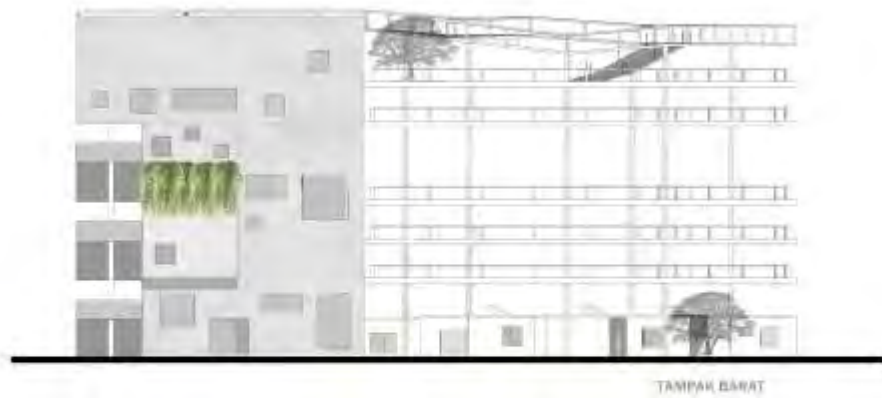


URBAN KAKOFONI

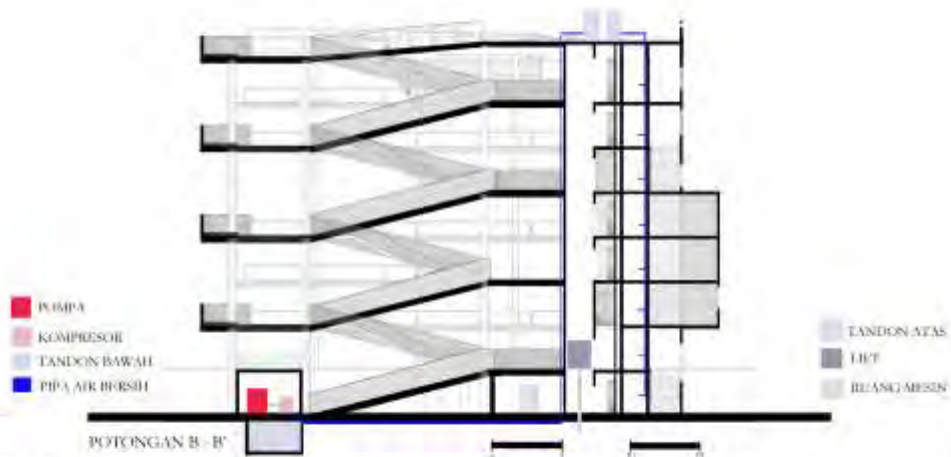
DIKY APRILAGU / 321100075

DOSEN PEMBIMBING: ENDY YUDHOPRASETYO S.T, M.T





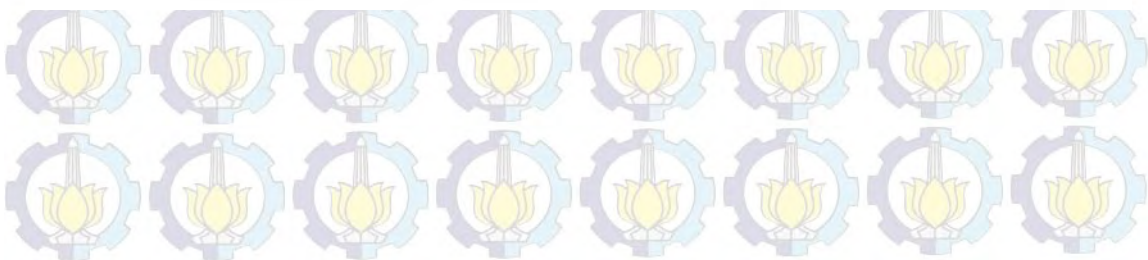




TIKOL KOLAM

JARINGAN LISTRIK

PIPER HYDRANT & SPRINKLER



## KESIMPULAN

Kata desain bisa mengacu pada beberapa peran, sebagai subyek, desain memiliki kekuatan untuk mengarahkan perilaku manusia, sebagai sebuah kata kerja desain merupakan kegiatan aktif manusia, berpikir atau menghasilkan benda untuk memudahkan kehidupan manusia, sebagai sebuah kata benda, desain adalah obyek konsumsi, sesuatu yang berusaha didapatkan untuk menyokong keberlangsungan hidup manusia, manusia menginternalisasi benda dalam benak atau jiwanya. Diakui dalam merancang ini seringkali terjadi pembiasan pengertian peran desain tersebut. Rancangan Urban Kakofoni ini sendiri lebih sebagai proses interaksi antar peran desain tersebut untuk menghasilkan rancangan yang dekat dengan manusia, akrab, dan pada titik tertentu memiliki nilai sentimentil atau kenangan bagi manusianya. Arsitektur sendiri tidak selalu tentang desain, banyak hal selain desain yang berhubungan dengan arsitektur, kehidupan sehari – hari, harapan, ketenangan, mimpi adalah hal yang bersifat profan, lugas. Rancangan Urban Kakofoni ini pada dasarnya ungkapan untuk mewadahi hal – hal tersebut, melalui penghayatan dan pengamatan terhadap lingkungan sekitar, tidak melalui kesendirian/*seclusion* tapi melalui pengambilan jarak pandang. Sehingga, melalui desain Urban Kakofoni ini peran dari desain tersebut mampu membantu manusia dan kehidupannya di kota untuk lebih dekat dengan sesama dan lingkungannya di tengah gegap gempita kecepatan perubahan fisik maupun non fisik kehidupan kota.

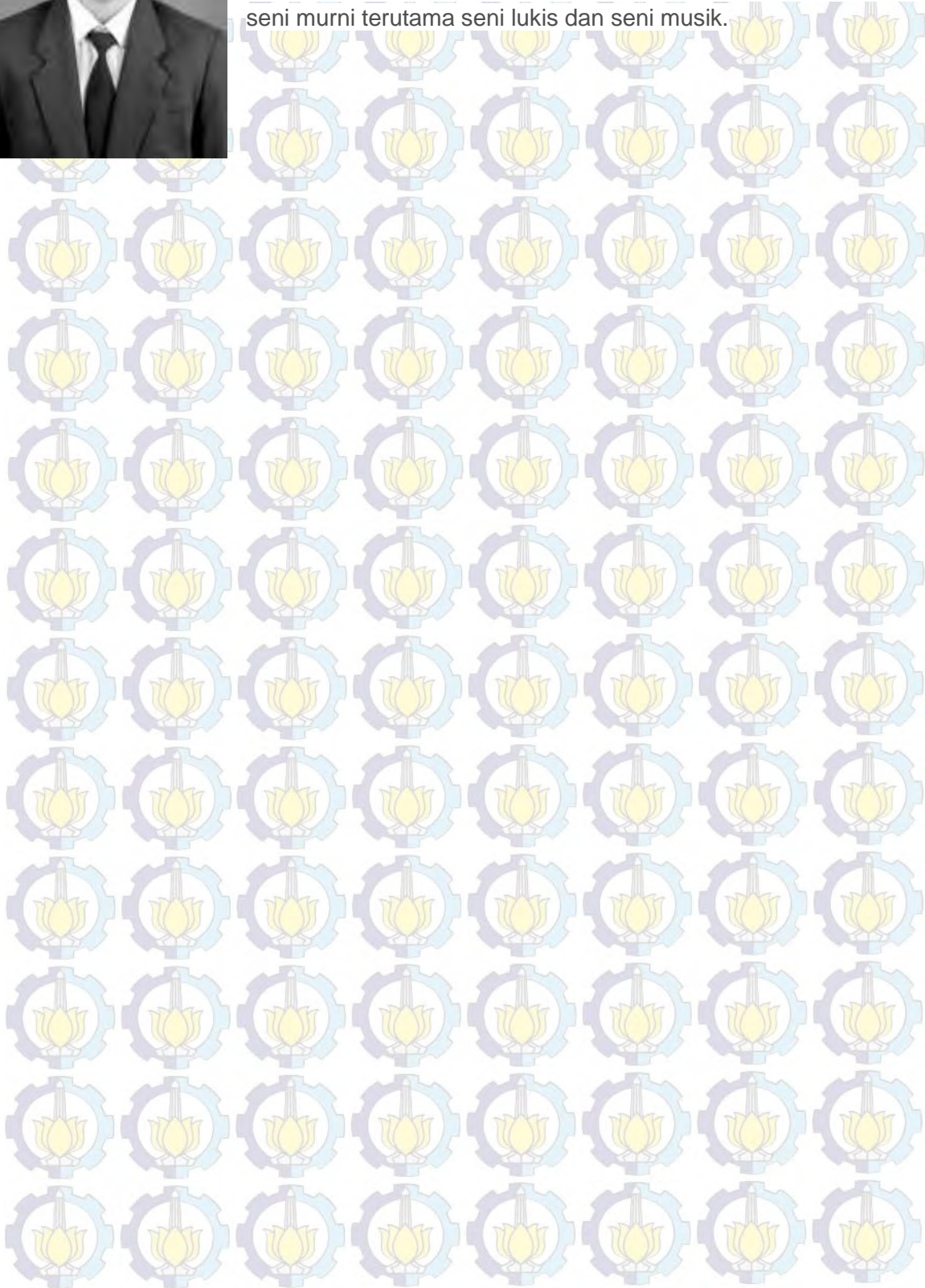


## DAFTAR PUSTAKA

- [1] Peraturan Daerah Tentang Rencana Ruang Wilayah Kota Surabaya Tahun 2010 – 2030
- [2] Peraturan Daerah Tentang Rencana Ruang Wilayah Kota Surabaya Tahun 2010 – 2030
- [3] Joyce M. Laurens, *Arsitektur Perilaku Manusia*. Surabaya: Grasindo (2004)



**Diky Apriargo** Lahir di Madiun pada tanggal 30 April 1993. Sekolah Dasar hingga Sekolah Menengah Atas diselesaikan di Kota Madiun. Kemudian studinya dilanjutkan di Institut Teknologi Sepuluh Nopember jurusan Arsitektur pada tahun 2011 dan selesai pada tahun 2015. Sejak dari pendidikan dasar mengikuti komunitas minat bakat dalam melukis, selain itu memiliki ketertarikan besar terhadap seni murni terutama seni lukis dan seni musik.





# Urban Kakofoni

Diky Apriargo dan Endy Yudho Prasetyo

Jurusan Arsitektur, Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan, Institut Teknologi Sepuluh Nopember (ITS)

Jl. Arief Rahman Hakim, Surabaya 60111 Indonesia

*e-mail:* endy\_yudho\_prasetyo@arch.its.ac.id

**Abstrak**— Apa gunanya ruang jika tidak ada waktu? Berawal dari pertanyaan ini konsep dan hasil rancangan dimunculkan. Jawaban dari pertanyaan ini pada akhirnya akan memunculkan konsep dan dari konsep tersebut pada akhirnya memunculkan hasil rancangan. Pendekatan yang dipakai dalam menjawab pertanyaan ini adalah logika-matematis, karena memiliki dasar dan implikasi yang konsisten.  $v=s/t$ , itu adalah rumus matematis dalam fisika klasik tentang kecepatan. Dapat ditarik kesimpulan jika kecepatan dan jarak berbanding lurus, dan berbanding terbalik dengan waktu. Ini merupakan trilogy dengan tiga variable dan berlaku secara analogis terhadap arsitektur. Ketika kecepatan gerak kita tinggi, jarak atau ruang akan dipersepsi menjadi lebih besar, dengan waktu pengamatan yang semakin kecil, hasilnya adalah persepsi kita terhadap ruang atau tempat menjadi sempit. Begitu juga waktu pengamatan, waktu kita mengolah suatu pengalaman tempat atau ruang dapat didenifisikan sebagai kecepatan gerak kita dikali dengan jarak empiris yang ada. Semakin tinggi kecepatan, waktu akan semakin sedikit, semakin rendah kecepatan, waktu semakin lama dan kesempatan untuk memproses data pengalaman dan memberikannya makna akan lebih kaya. Berangkat dari kesimpulan inilah konsep rancangan yang mampu memperlambat kecepatan gerak masyarakat kota Surabaya tadi dimunculkan. Namun, konsep inipun belum lengkap karena disamping kecepatan ada percepatan, yang merupakan selisih dua kecepatan terhadap waktu. Secara analogis dalam arsitektur tempat dan fungsi dapat berubah, dan perubahan inipun memiliki kecepatan tertentu dengan kerangka waktu yang berbagai macam bisa setiap hari, minggu, bulan tahun, atau abad. Untuk menjaga keberlangsungan ini maka hasil rancangan harus mampu beradaptasi terhadap perubahan terhadap berbagai skala waktu tersebut untuk mengoptimalkan fungsinya. Dengan tapak berlokasi di Jalan Ahmad Yani, depan Gedung Graha Pena dan di sisi selatan Jatim Expo, secara konteks rancangan yang dibutuhkan adalah tempat parker atau lebih tepatnya *park and ride*. *Park and Ride* yang secara konsep berpegang pada konsep yang telah disebutkan diatas.

**Kata Kunci**— kecepatan, konsep, lambat, waktu, makna, *park and ride*,

## I. PENDAHULUAN

Perubahan merupakan hal yang pasti, ada dan sangat dekat dengan hidup manusia. Perubahan bukanlah Perubahan adalah hal yang pasti, ada dan sangat dekat dengan hidup



manusia. Perbahan bukanlah sebuah gagasan kosong tanpa ada manifestasinya dalam dunia fisik. kita mengenal benda – benda, kita membuat dan mengkonsumsi atau menginternalisasi benda tadi dalam diri kita. Pada akhirnya hidup kita bukanlah hidup sama sekali tanpa bersinggungan dengan kebendaan dan benda – benda tadi berubah, bertumbuh, berkembang, menua, atau bahkan bisai mati. Hidup manusia yang singkat menuntun manusia untuk mengisi arti dalam hidupnya karena manusia yang bisa memberikan arti terhadap kenyataan yang dialaminya, termasuk kenyataan kebendaan. Perubahan tidak hanya memiliki jalinan dengan benda yang meruang tapi juga dengan arti atau makna itu sendiri bagi manusia. Manusia memberikan arti pada lingkungan sekitarnya, dan lingkungannya berubah, dan arti itu pun berubah. Perubahan juga terikat dengan waktu, yang lalu, sekarang, nanti adalah kata yang menunjukkan hal tersebut. Perubahan yang juga terikat dengan kecepatan. Manusia mengenal lambat dan cepat. Waktu dan kecepatan berbanding terbalik, artinya salah satu akan mengecilkan dan mengalahkan yang lain.

Ketika waktu menjadi kecil untuk mengartikan benda – benda di sekitar kita. Tatahan benda – benda skala raksasa, kota. Mungkin hidup yang telah bergantung dan bersenyawa dengan konsep cepat semakin kekeringan arti. Rancangan *Park and Ride* bernama Urban Kakofoni ini pada dasarnya adalah sebuah upaya secara arsitektural atas fenomena tersebut.

## II. PROSES PERANCANGAN

### A. Program Desain

Tapak terletak di Jalan Ahmad Yani berseberangan dengan gedung Graha Pena dan sisi utara berhadapan dengan gedung Jatim Expo. Tapak yang dipilih berdasarkan beberapa pertimbangan diantaranya adalah aksesibilitas, keterkenalan/recognisability, potensi Jalan Ahmad Yani sebagai salah satu gerbang masuk dan keluar kota Surabaya. Hal ini meningkatkan kemungkinan untuk mendapatkan pemandangan kota lebih lengkap.

### B. Pendekatan & Metode Desain

Pendekatan desain yang dipakai adalah pendekatan perilaku dan analogi. Pendekatan perilaku digunakan untuk memberikan gambaran tentang kemungkinan perilaku yang akan muncul, setting yang sesuai untuk munculnya perilaku tersebut, serta benda apa saja yang harus ada agar perilaku muncul. Untuk memberikan gambaran tentang perilaku yang akan muncul dilakukan studi terhadap pola penataan benda benda secara alamiah yang dilakukan oleh manusia pada lingkungan binaan, dalam hal ini kamar kos. Untuk mengetahui setting yang sesuai untuk munculnya perilaku tersebut dihadirkan pemikat/atraktor yang telah lekat di medan persepsi setiap orang dan hampir bersifat arketipe. Sehingga secara intuisi pengguna akan mendatangi dan menggunakan benda tersebut secara mudah. Dari atraktor ini akan menimbulkan pola tatahan benda – benda, kepadatan, jarak, skala dan sebagainya sehingga suatu perilaku memiliki



tekanan/ekspos dan memiliki kesan yang dalam dan lain.

Metoda Desain adalah langkah – langkah yang digunakan dalam merancang. Secara mendasar dibagi menjadi aspek pengetahuan dan aspek teknis. Dalam melakukan perancangan digunakan beberapa metoda yang melengkapi satu sama lain. Metoda pertama yang digunakan adalah merancang dengan maket, dilakukan studi terhadap maket, diperbandingkan beberapa aspek teknis dan estetikanya. Lalu diambil yang paling sesuai.

### C. Konsep Rancangan

Konsep rancangan ini diawali atau lebih tepatnya terinspirasi dari rumus fisika klasik tentang hubungan antara jarak, kecepatan, dan waktu. Kecepatan sama dengan jarak dibagi dengan waktu tempuh. Dapat terlihat dari rumus yang sederhana ini jika manusia ataupun benda pada dasarnya bergerak secara satu dimensi. Garis satu dimensi ini adalah satu pilihan diantara berjuta garis yang bersenyawa menjadi bidang, volume, dan semesta yang mengelilingi manusia. Kecepatan manusia mengalami garis ini menentukan seberapa panjang garis dan seberapa besar volume yang akan dilewati atau dipersepsi. Semakin besar kecepatan maka semakin besar pula kapasitas volume yang ditampung, dan waktu menjadi semakin kecil. Hingga waktu yang merupakan salah satu faktor penting dalam membentuk kesadaran manusia menjadi tipis. Akibatnya adalah terpaan visual baik nyata maupun maya akan meluber tanpa penghayatan yang semestinya, menjadi sia – sia kehadirannya.

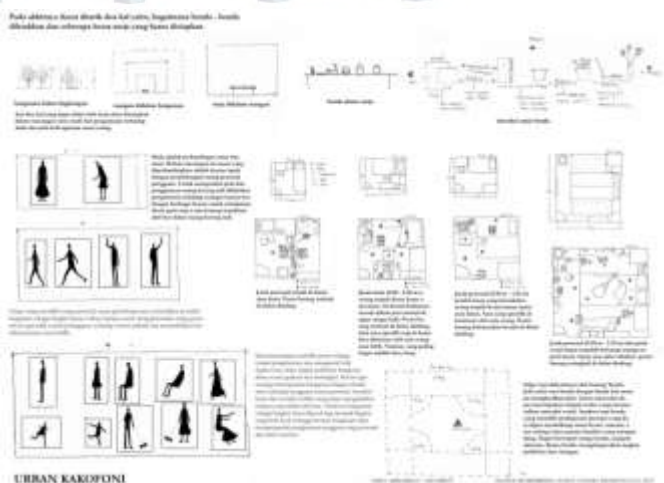
## III. KESIMPULAN/RINGKASAN

Kata desain bisa mengacu pada beberapa peran, sebagai subyek, desain memiliki kekuatan untuk mengarahkan perilaku manusia, sebagai sebuah kata kerja desain merupakan kegiatan aktif manusia, berpikir atau menghasilkan benda untuk memudahkan kehidupan manusia, sebagai sebuah kata benda, desain adalah obyek konsumsi, sesuatu yang berusaha didapatkan untuk menyokong keberlangsungan hidup manusia, manusia menginternalisasi benda dalam benak atau jiwanya. Diakui dalam merancang ini seringkali terjadi pembiasan pengertian peran desain tersebut. Rancangan Urban Kakofoni ini sendiri lebih sebagai proses interaksi antar peran desain tersebut untuk menghasilkan rancangan yang dekat dengan manusia, akrab, dan pada titik tertentu memiliki nilai sentimental atau kenangan bagi manusianya. Arsitektur sendiri tidak selalu tentang desain, banyak hal selain desain yang berhubungan dengan arsitektur, kehidupan sehari – hari, harapan, ketenangan, mimpi adalah hal yang bersifat profan, lugas. Rancangan Urban Kakofoni ini pada dasarnya ungkapan untuk mawadahi hal – hal tersebut, melalui penghayatan dan pengamatan terhadap lingkungan sekitar, tidak melalui kesendirian/*seclusion* tapi melalui pengambilan jarak pandang. Sehingga, melalui desain Urban Kakofoni ini peran dari desain tersebut mampu membantu manusia dan kehidupannya di kota untuk lebih dekat dengan sesama dan lingkungannya di tengah gegap gempita kecepatan perubahan fisik maupun non fisik kehidupan kota.

### D. Hasil Rancangan



GAMBAR 1. LAYOUT DAN DENAH LANTAI 1



GAMBAR 2. KONSEP DESAIN

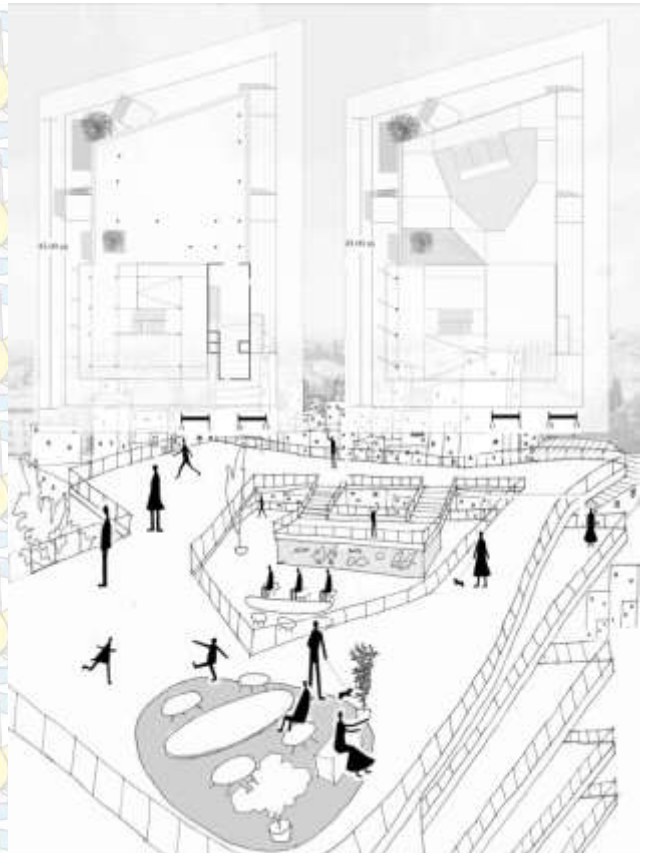


### UCAPAN TERIMA KASIH

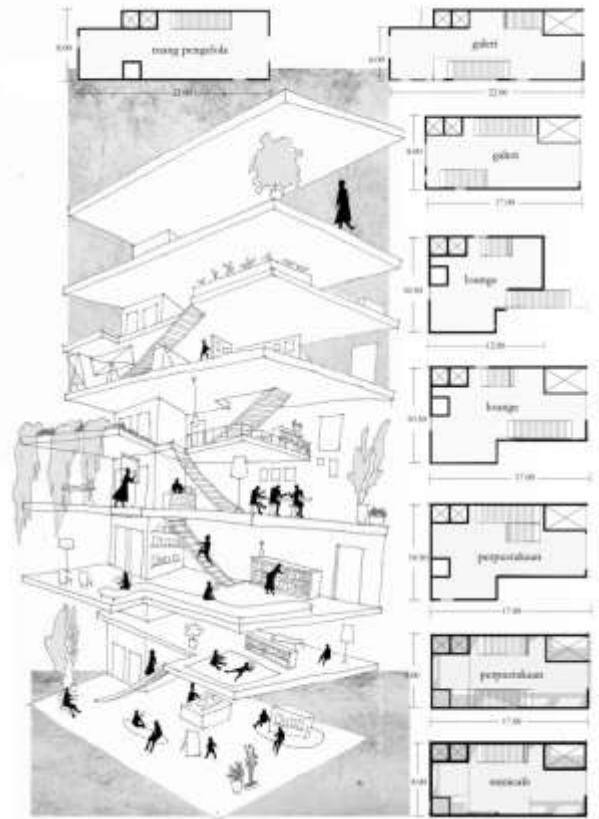
Penulis mengucapkan terima kasih kepada orang – orang terdekat keluarga, dan sahabat saya yang tanpa bantuan dan dukungan mereka semua proses merancang ini tidaklah tuntas. Selain itu, Penulis memanjatkan syukur atas kehadiran Allah SWT yang atas rahmatNya mempertemukan hambaNya dengan orang-orang terbaik. Terima Kasih juga Penulis haturkan untuk kedua dosen yang memberikan inspirasi dan motivasinya yang tulus untuk mahasiswanya, Bapak Endy Yudho S.T, M.T dan Bapak Defry Agatha S.T, M.T.

### DAFTAR PUSTAKA

- [1] Peraturan Daerah Tentang Rencana Ruang Wilayah Kota Surabaya Tahun 2010 – 2030
- [2] Peraturan Daerah Tentang Rencana Ruang Wilayah Kota Surabaya Tahun 2010 – 2030
- [3] Joyce M. Laurens, *Arsitektur Perilaku Manusia*. Surabaya: Grasindo (2004)



Gambar 3. Denah Lantai 7 dan Denah Lantai 8



Gambar 4. Denah dan Perspektif Interior



# URBAN KAKOFONI

Apa gunanya ruang jika tidak ada waktu? Gambar disamping adalah beberapa dari seneca pengalaman yang pernah kita tingkap hidup dalam kota. Rancangan lama yang menua terkis oleh sang kala, dia pedegang keliling yang tidak memiliki banyak perubahan berarti dalam mencukupi kebutuhannya dalam jeda waktu hampir 150 tahun di kota yang sama. Fenomena yang terungkap dalam gambar ini adalah bukti herbasanya penggunaan waktu oleh benda - benda atau manusia dalam satu kota. Mereka yang lambat atau diam akan tertinggal, dan terlupakan dalam medan persepsi kita

Pendekatan yang dipakai dalam menjawab pertanyaan ini adalah logika matematis, karena memiliki dasar dan implikasi yang konsisten.  $v=s/t$ , itu adalah rumus matematis dalam fisika klasik tentang kecepatan. Dapat diambil kesimpulan jika kecepatan dan jarak berbanding lurus, dan berbanding terbalik dengan waktu. Ini merupakan trigony dengan tiga variable dan berlaku secara analogis terhadap arsitektur.

Ketika kecepatan gerak kita tinggi, jarak atau ruang akan dipersepsi menjadi di lebih besar, dengan waktu pengamatan yang semakin kecil, hasilnya adalah persepsi kita terhadap ruang atau tempat menjadi sempit. Begitu juga waktu pengamatan, waktu kita mengolah suatu pengalaman tempat atau ruang dapat didenifikasikan sebagai kecepatan gerak kita dikali dengan jarak empas yang ada. Semakin tinggi kecepatan, waktu akan semakin sedikit, semakin rendah kecepatan, waktu semakin lama dan kesempatan untuk memproses data pengalaman dan membenarkannya makna akan lebih kaya

Berangkat dan kesimpulan inilah konsep rancangan yang mampu memperlambat kecepatan gerak masyarakat kota Surabaya tadi dimunculkan. Namun, konsep ini pun belum lengkap karena disamping kecepatan akan dipercepat, yang merupakan sebuah dua kecepatan terhadap waktu. Secara analitis dalam arsitektur tempat dan fungsi dapat berubah, dan perubahan ini pun memiliki kecepatan bertemu dengan kerangka waktu yang berbagai macam bisa setiap hari, minggu, bulan tahun, atau abad. Untuk menjaga keberlangsungan ini maka hasil rancangan harus mampu beradaptasi terhadap perubahan terhadap berbagai skala waktu tersebut untuk mengoptimalkan fungsinya.



TAPAK



Sumber: Jalan Branjangan, Surabaya dalam Google Street View (diambil dan diunduh pada tanggal 30 Mei 2015)

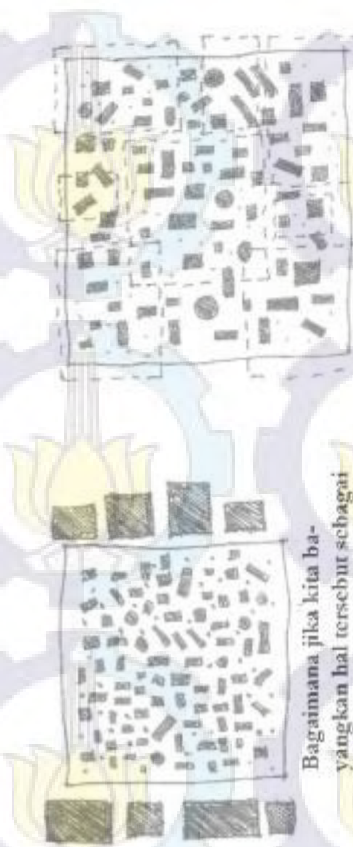


Sumber: Perjual Sate abad 19 dalam Tikapi Socrabari karangan Duhur Inono Wistodo



Sumber: Dokumen Pribadi diambil tanggal 28 Mei 2015





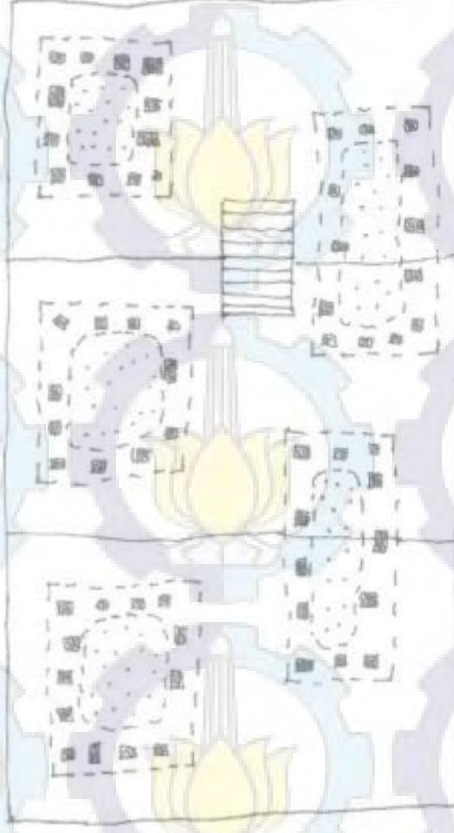
Bagaimana jika kita bayangkan hal tersebut sebagai berbagai unsur dalam sebuah bingkai?

Bagaimana jika mengisi ruang dalam berbagai bagian.



Memperbesar bingkai bukan ide yang bagus.

Lalu menatanya lagi pada sebuah bingkai baru yang lebih besar. Bukankan menjadi lebih mudah untuk dilihat dan dipahami?



Langkah selanjutnya adalah menata berbagai unsur tadi dengan baik yang pada akhirnya akan menyisakan ruang kosong.



Apa saja yang dapat mengisi ruang kosong ini?

Jika kita bayangkan ruang kosong tadi sebagai meja yang dapat diletakkan berbagai benda di atasnya.

Tapak terletak di jalan Ahmad Yani, Jaan sebagai gerbang masuk dan keluar kota Surabaya. Dengan peran ini maka dapat diungkap pemandangan kota dalam rancangan yang lebih banyak dibandingkan jalan lain. Fenomena yang sering terjadi di jalan ini adalah kemacetan sat jam berangkat kerja atau sekolah maupun jam pulang kerja. Kesusakan, kepadatan, dan anominitas menjadi hal yang tidak dapat dihindari, akibatnya adalah gangguan terhadap ruang personal yang selanjutnya menyebabkan ketidaknyamanan dan menyempitnya medan peng-hayatan terhadap kota. Dari pertimbangan ini rancangan Park and Ride sangat pantas terhadap konteks ini.



URBAN KAKORONI

Aditya Aprilia 6733111000733

Dosen Pembimbing: Endy Yudho Pratomo S.T, M.T



Dapat diletakkan berbagai macam benda di atasnya.



atau dibiarkan kosong

dapat juga ditaruh berbagai macam benda dengan kategori tertentu.



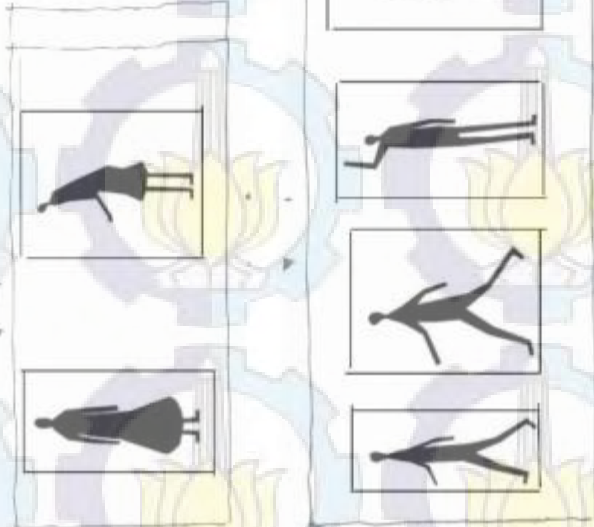
Pada akhirnya dapat ditarik dua hal yaitu, bagaimana benda - benda diletakkan dan seberapa besar meja yang harus disiapkan



bangunan dalam lingkungan

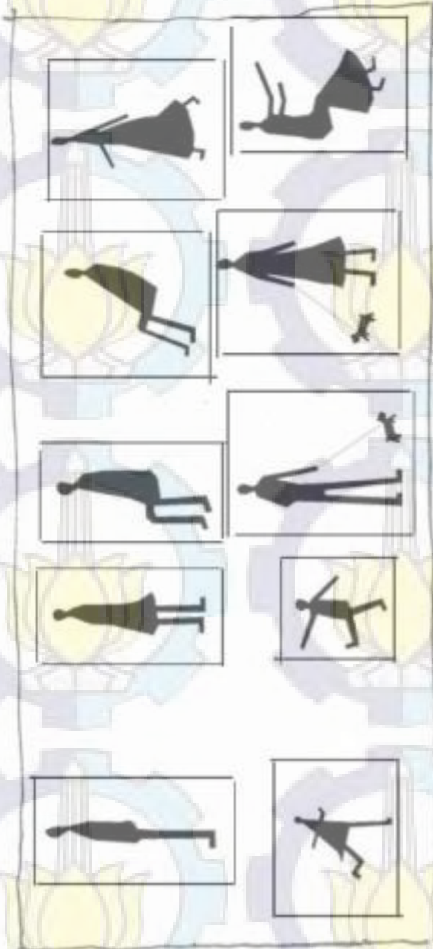
ruangan didalam bangunan

dari dua hal yang dapat dilalui oleh meja akan diterapkan dalam rancangan yaitu studi dan pengamatan terhadap skala dan pola kebergunaan suatu ruang.



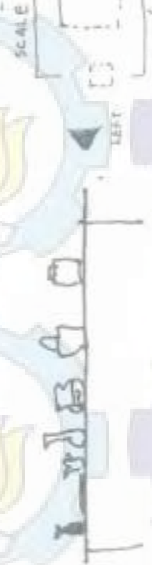
Skala adalah perbandingan antar dua unsur. Dalam rancangan ini unsur yang diperbandingkan adalah luasan tapak dengan pertambahan ruang personal pengguna. Untuk mengetahui pola dari penggunaan ruang kosong tadi dilakukan pengamatan terhadap ruangan kamar kos dengan berbagai luasan untuk selanjutnya dicari garis maya atau konsep terjadinya aktivitas dalam ruang kosong tadi.

Setiap orang memiliki ruang personal, suatu gelembung maya teritorialitas portabel. bangunan sebagai bingkai harus cukup mampu untuk mengakomodasi ruang personal ini agar tidak terjadi pelanggaran terhadap teritori pribadi dan menimbulkan konflik.



benda diatas meja

meja didalam ruangan



interaksi antar benda



Jarak personal terjadi di lantai atau kursi. Posisi barang terletak di dekat dinding.

Jarak intim (0.00 - 0.50 m) sering terjadi diatas kasur atau kursi. ini berarti keduanya masuk dalam peta mental dengan sangat baik. Posisi barang terletak di dekat dinding. Satu area spesifik seperti kasur bisa didominasi oleh satu orang atau lebih. Namun, yang paling bagus adalah dua orang

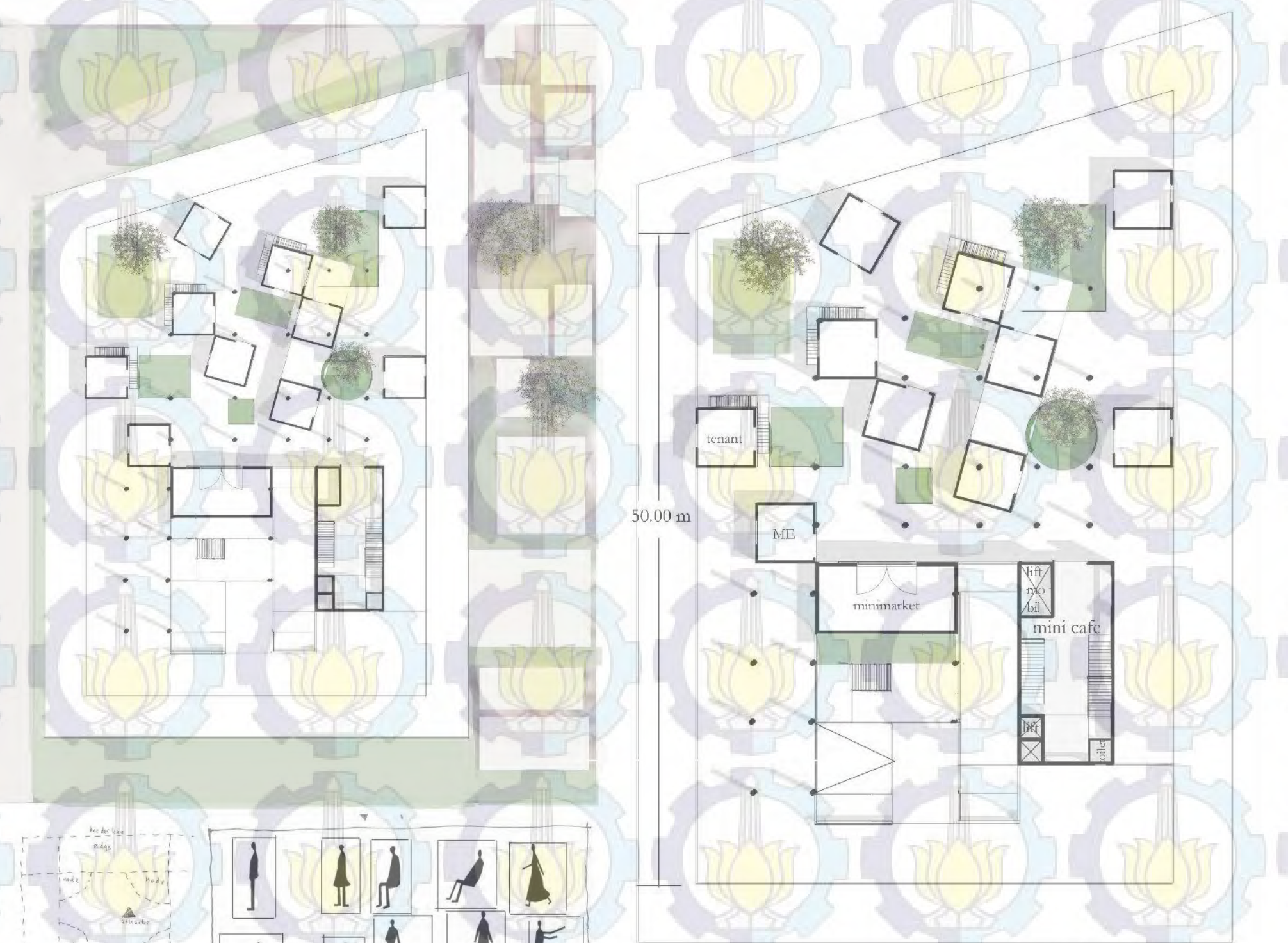
Kerentanan memiliki peran sebagai tempat penghabatan atau mengomati kehi dupat kota, maka tingkat publisitas bangunan ditatan secara gradual akan bertingkat. Hal ini agar menjaga kebergunaan bangunan dengan stimulasi sinya terhadap pengguna secara personal. Semakin besar dan semakin sedikit orang akan menghasilkan tempat yang misin aktivitas. Untuk itu bangunan sebagai bingkai harus dipcah lagi menjadi bingkai yang lebih kecil sehingga besaran bangunan tidak mempengaruhi penghabatan pengguna yang personal dan intim tersebut.

Jarak personal (0.50 m - 1.20 m) pembicaraan yang bersahabat sering terjadi di atas kasur, kursi atau lantai. Area yang spesifik di dominasi oleh satu orang. Posisi barang kebanyakan berada di dekat dinding.

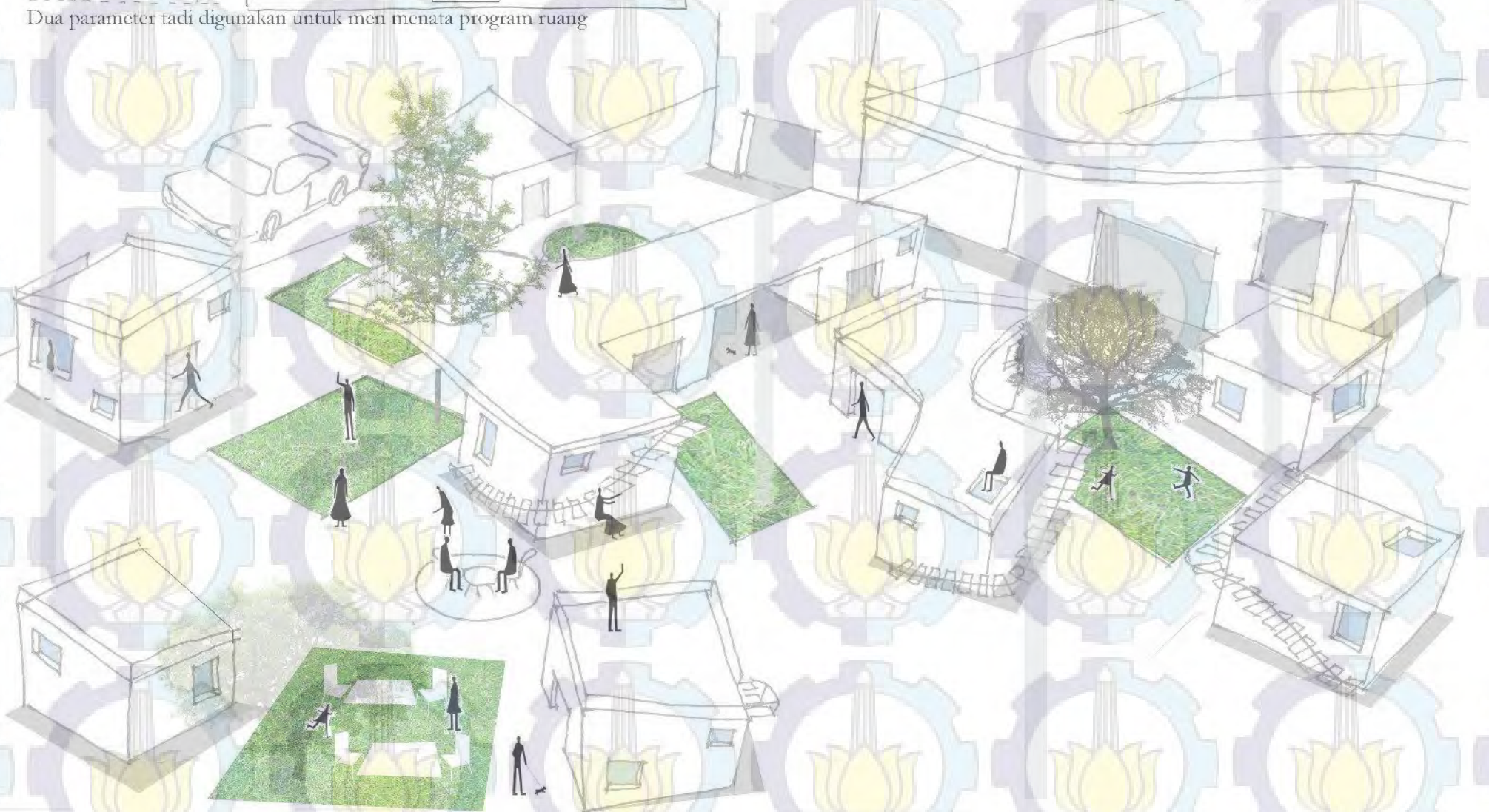
Jarak personal (0.50 m - 2.10 m) dan jarak sosial dapat terjadi beberapa tempat seperti kasur, lantai atau jalur sirkulasi. posisi barang seringkali di dekat dinding.

Edge/ tepi didominasi oleh barang/ benda. Jeda antar satu benda dengan benda lain mampu menghasilkan jalur. Irisan antar jalur dapat menciptakan simpul/ nodes yang memunculkan interaksi sosial. Atraktor atau benda yang memiliki predisposisi persepsi yang kuat dapat mendukung suatu kesan, suasana, atau setting/ tatar, puanya kualitas yang mengundang. Dapat berwujud orang, benda, ataupun aktivitas. Batas/ border mengekskresikan tingkat publisitas dari ruangan.





Dua parameter tadi digunakan untuk men menata program ruang





45.00 m

45.00 m

0 5 10 15

0 5 10 15

Seperi kursi, lemari, atau kasur yang masuk ke medan persepsidengan kuar sehingga memun-culkan spesifikasi fungsi pada pengguna. maka rancangan ini memiliki area dengan prinsip serupa

Sinar datang menjadi elemen arsitektur yang penting untuk membentuk benda benda dalam indra penglihatan. Sinar juga merangsang terjadinya bayangan dan kedalaman/nuance. Semakin gelap biasanya akan dijaui. Oleh karena itu pada area yang memiliki suasana gelap akan dipotong ketinggianya menggu nakan langit langit non permanen se perti kaca atau aluminium. interaksi ruang personal akan di perantaraai dengan adanya furnitur seperti kur si atau badukan.

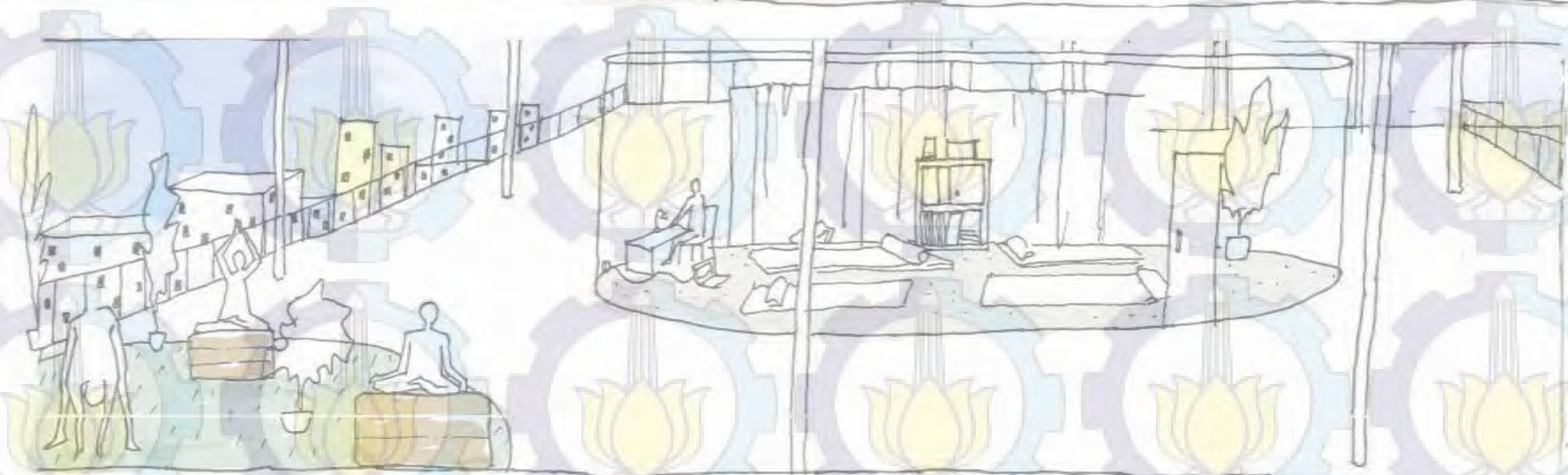


45.00

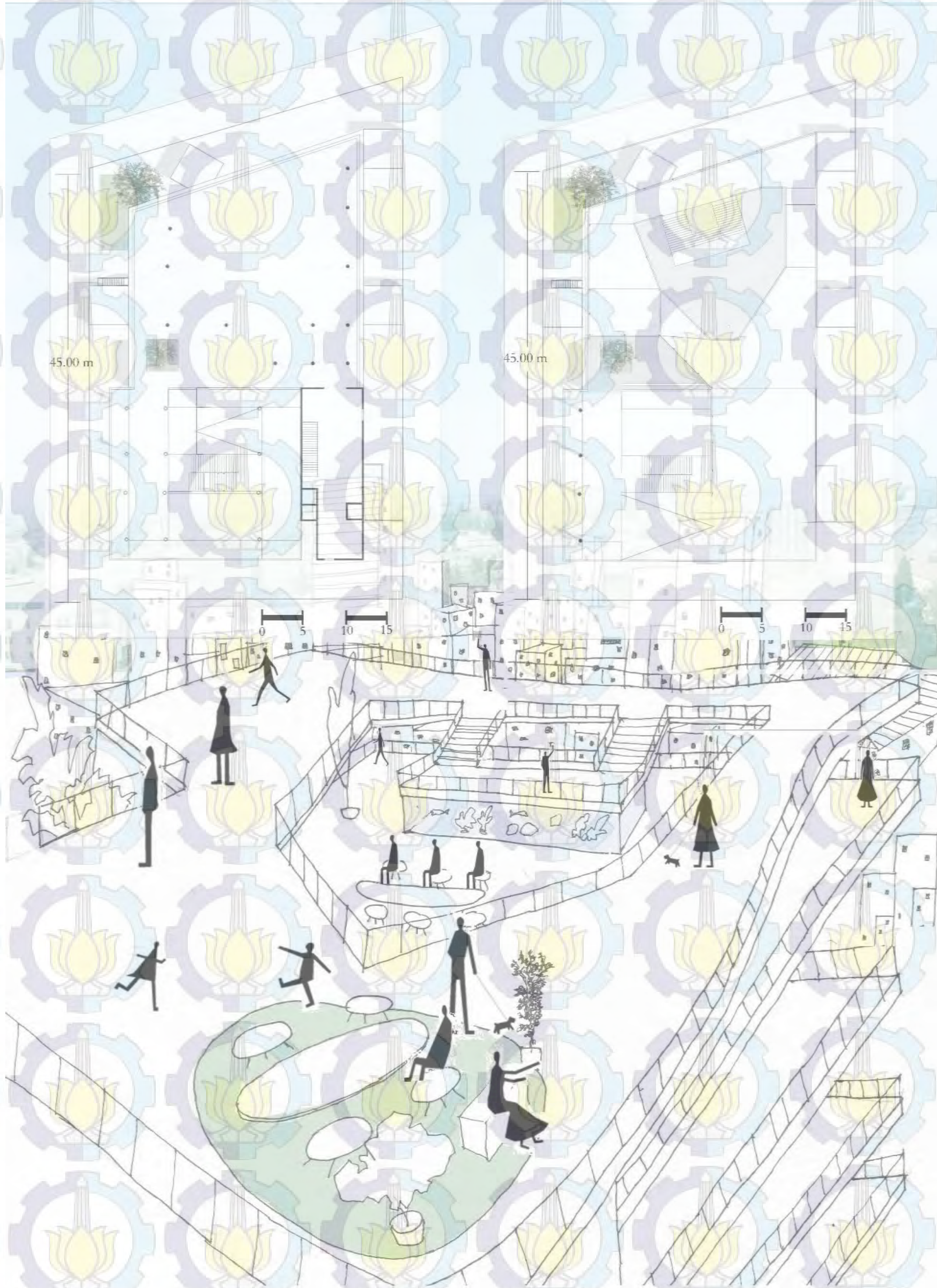
45.00 m

0 5 10 15

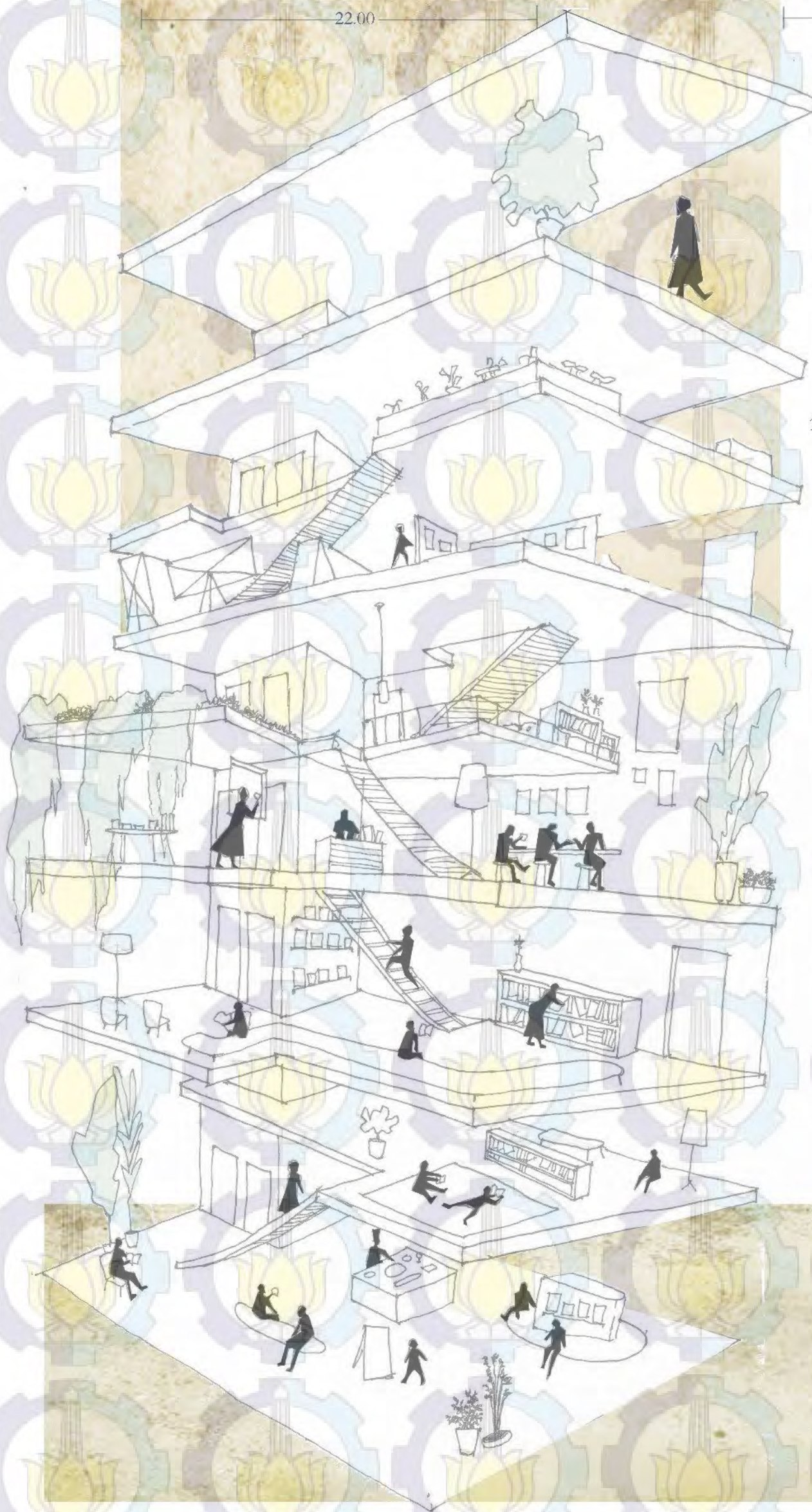
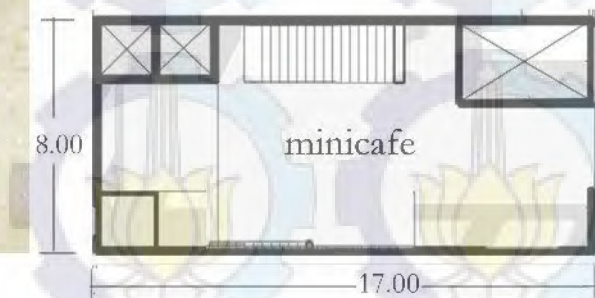
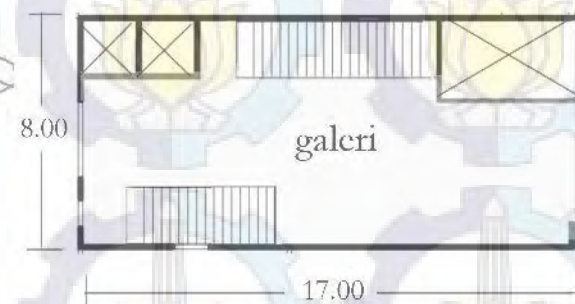
0 5 10 15



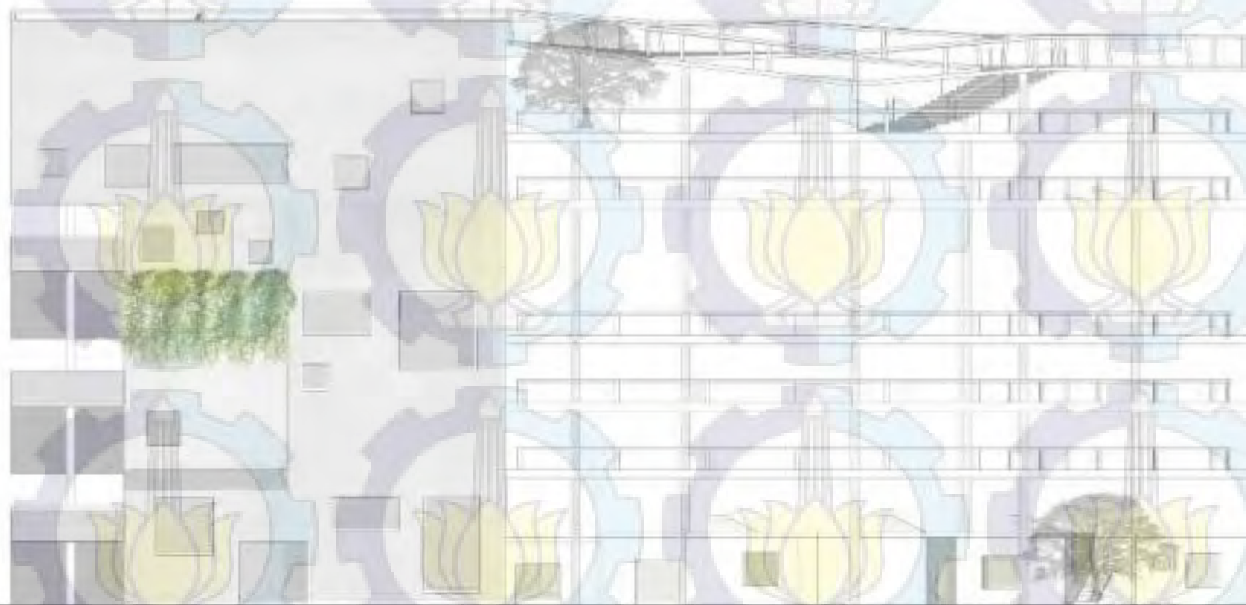




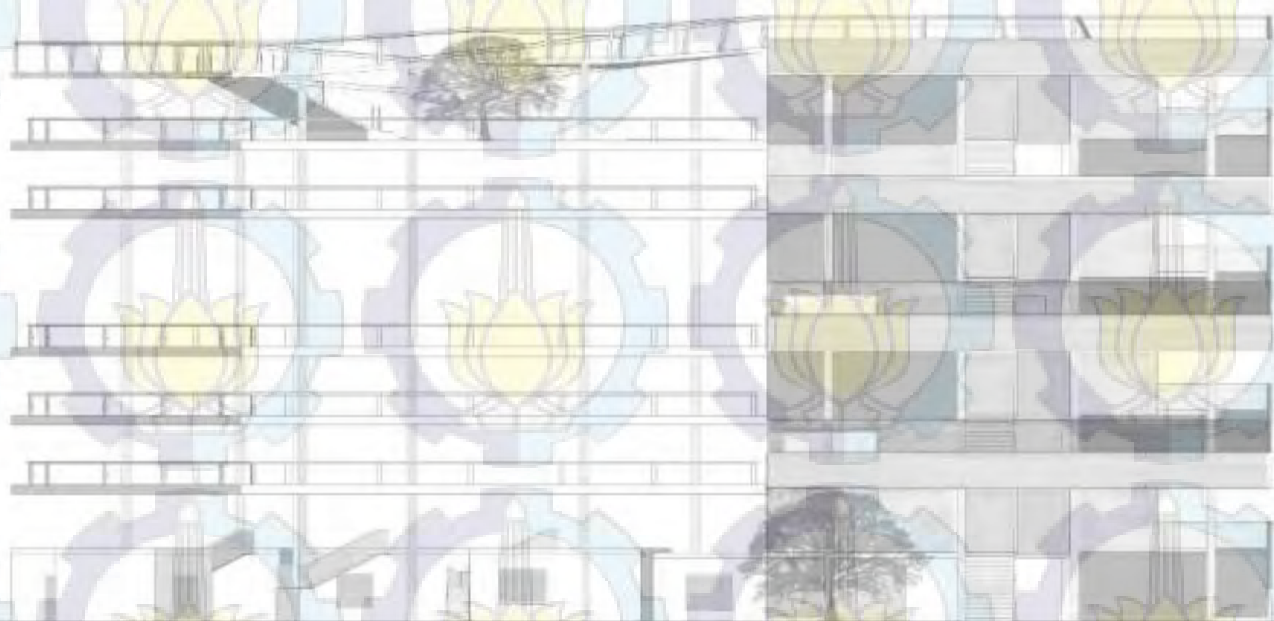




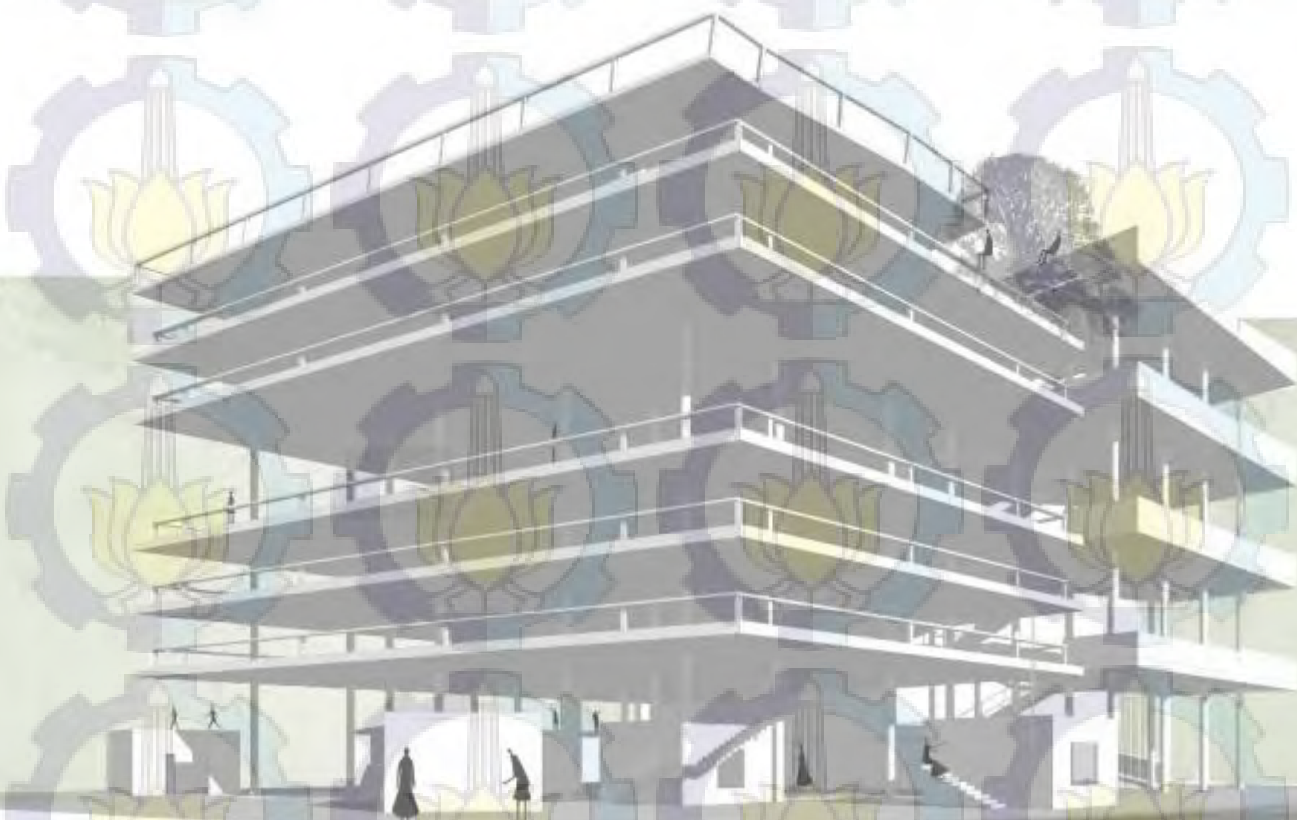




TAMPAK BARAT



TAMPAK TIMUR







- POMPA
- KOMPRESOR
- TANDON BAWAH
- PIPA AIR BERSIH

- TANDON ATAS
- LIFT
- RUANG MESIN

POTONGAN B - B'



TTIK KOLOM

JARINGAN LISTRIK

TTIK HYDRANT & SPRINKLER

